m p

CZWARTEK

PRZEGLĄD SPORTOWY



((bez względu na miejsce sprzedaży)

DOM PRASY

DZIŚ 8 stron

Nr 24 (1489) DNIA 23 MARCA 1939 ROKU ROK XIX

NUMER MOTORYZACYJNY

3 zadania sportu automobilowego w Polsce

Specjalny autograf p. min. Juliusza Ulrycha dla Przeglądu Sportowego



Rozwój motoryzacji kraju jest ważnym współczynnikiem podniesienia potencjału gospodarczego i obronnego Państwa. Rozwój motorowych środków przewozowych postępuje u nas powoli, ale stale naprzód. Wzmożenie tempa tego rozwoju jest powszechnym obowiązkiem.

Warszawa, dnia 21 marca 1939 r.

J. Ulrych

Wywiad z Prezesem Komisji Sportowej Aut. Polski — dyr. J. Regulskim



Z okazji naszego numeru motoryzacyjnego zwróciliśmy się do Prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Polski — dyr. Janusza Regulskiego z prośbą o udzielenie wywiadu.

Należy dodać, że dyr. Regulski przed kilku laty jeszcze był jednym z najczynniejszych automobilistów w Polsce — zdobywał czołowe miejsca w ciężkich zawodach sportowych (raidy, wyścigi i t. p.), brał udział w kilku wyprawach tzw. wielkiej turystyki, od szeregu lat prowadzi czynnie, jako komandor międzynarodowe raidy A. P., jest wreszcie jednym z bardzo nielicznych w Polsce gruntownych znawców międzynarodowych stosunków w sporcie samochodowym i zasiada, jako jeden z dwóch przedstawicieli Polski (wespół z Karolem hrabią Raczyńskim), w najwyższej władzy automobilowej — Międzynar. Związku Automobilklubów Uznanych (siedziba w Paryżu).

Tym razem rozmowa biegła głównie dokoła wartości wychowawczo - społecznej automobilizmu.

— Sport automobilowy — oświadczył dyr. Regulski — posiada zupełnie odrębne i specjalne cechy, różne od wielu innych rodzajów sportu, należących do tej rozległej dziś rodziny sportowej. Wbrew temu, co się zwykle wydaje osobom patrzącym na kierownicę samochodu z oddalenia, nie pozwalającego bliżej wejrzeć w rodzaj trudów, jakie musi przezwyciężać kierowca, sport automobilowy, bardziej niż wiele innych sportów, kształci wolę hartuje nerwy, pogłębia upór, konsoliduje żądzę zwycięstwa.

— Powierzchownym obserwatorom automobilizmu wydaje się, że „kierowca kręci kierownicą i naciska gaz, a maszyna sama pracuje". Jest zupełnie inaczej — nawet początkujący kierowca wie dobrze, że samochód, tak jak dobry koń, „czuje" jeźdźca, pracuje zupełnie inaczej w ręku człowieka umiejącego grać na tym cudownym lecz bardzo skomplikowanym instrumencie XX-go wieku. Żaden chyba ze sportów, poza wielką dozą potrzebnej wiedzy technicznej, nie wymaga **tak długotrwałego wysiłku i skupienia** — raidy trwają po kilka dni — a kilka dni zmagania z przestrzenią, trudnym terenem, złą widzialnością, nieuregulowanym ruchem, czasem wreszcie z maszyną odmawiającą posłuszeństwa — to taśma wydarzeń o bardzo silnym napięciu, wymagająca stałej czujności, nieprzerwanego skupienia i wysiłku.

— Sport automobilowy — kontynuuje dyr. Regulski — bardziej niż szereg innych sportów uczy **długotrwałej** walki o zwycięstwo, wymaga wielu godzin zmagań z przeciwieństwami i umiejętności przygotowania sobie zwycięstwa, uczy **wielkiego ryzyka** (nie zapominajmy, że kierowca prowadzi potężną, ale także i kosztowną maszynę.), które w dzisiejszym życiu narodów posiadają przecie chyba największe znaczenie.

— Patrzmy się na to co się dzieje na Zachodzie Europy — społeczeństwa całą siłą pchają swą młodzież do mnożenia wartości duchowych tego właśnie typu, do sprzęgania całych sił w długotrwałym wysiłku, po przez wszelkie możliwe trudności, jakie stają lub mogą stanąć na drodze. Miękkość i chwiejność charakteru jest dziś gorszą monetą niż kiedykolwiek — **świat chyli czoło przed siłą ducha, która wyzwala siłę poczynań.**

— I z tych właśnie względów — kończy swą myśl dyr. Regulski — zwracamy wielką uwagę na młodzież automobilową, którą staramy się w możliwie najszerszym zakresie, na jaki pozwalają nasze ograniczone możliwości, wciągać do naszego sportu i kształcić te bezcenne walory charakteru.

★

— Drugim zadaniem sportu automobilowego — zadaniem odrębnym od poprzedniego, jest **propaganda pojazdu maszynowego w szerszych masach.** I aczkolwiek w

Dokończenie na str. 3-ej.

Urozmaicony sezon motocyklowy

Wywiad z wiceprezesem PZM płk. Wyrwińskim

Motocyklizm zyskuje sobie w sporcie polskim prawo obywatelstwa. Motocyklista przestał być dla opinii sportowej „szoferem", posiadającym umiejętność jazdy rowerem i manipulowania rączką od gazu. Zrozumiano wreszcie, że motocyklizm to sport w całym tego słowa znaczeniu, sport kształcący i mięśnie i charakter w stopniu, w jakim nie robi tego żaden sport inny. Motocyklizm polski przechodził różne koleje. Ostatnio wszedł na tory, które doprowadzić go winny do świetności. Wielką zasługę tego stanu rzeczy ma wielki reformator motocyklizmu wiceprezes sportowy Polskiego Zw. Motocyklowego pułk. Eugeniusz Wyrwiński. Do niego zwracamy się z prośbą o wywiad dla Przeglądu Sportowego.

— Po jakiej linii pójdzie tegoroczna działalność P.Z.M.? — zadajemy pierwsze pytanie.

— Działalność P. Z. M-mu — rozpoczyna płk Wyrwiński — idzie w trzech kierunkach: sportu, turystyki i propagandy motocyklizmu w Polsce. Zasadniczo zaś całokształt działalności P.Z.M. ma na celu współpracę z wojskiem w zakresie wyszkolenia i doskonalenia motorowego przyszłych lub byłych obrońców R. P. — motocyklistów zrzeszonych w P.Z.M

Przygotowania te, jednak, nie mają takiego charakteru jak u naszych sąsiadów, ani tak konkretnych form szkolenia jak w wojsku, a jedynie ujęte są w postaci zachęty i ewentualnej pomocy.

Zamierzenia w dziedzinie sportu podaje kalendarz sportowy P.Z.M. w którym cele wyszkoleniowe znamionuje wprowadzenie szeregu imprez dla nowicjuszy pod nazwą „Pierwszy krok motocyklowy", poniekąd narzuconych klubom przez Zarząd P.Z.M-mu w myśl wyżej podanych przesłanek.

Doskonalenie sportowe osiągną członkowie klubów w szeregu poważnych raidach szosowo-terenowych, w których zostanie, w tym roku, znacznie zwiększony kilometraż odcinków terenowych oraz wprowadzona, w dużej mierze, jazda nocna, w niektórych zawodach zupełnie bez świateł.

Z ważniejszych imprez należy tu wymienić: raid „sto mil po Polsce" (700 km) na początku sezonu, dalej raid „Tatrzański", raid „Huculski" oraz szereg innych, pomniejszych, ciekawych pod względem trasy i założeń regulaminowych.

Na pierwszym miejscu należy tu postawić bezwarunkowo doroczny raid sześciodniowy „Szlakiem Marszałka Józefa Piłsudskiego", w którym przewidywany jest udział zawodników zagranicznych i który będzie prawdziwą „szkołą sportową" nawet dla doświadczonych zawodników. W zawodach tych P.Z.M. ma przyobiecaną pomoc wojska i udział wojskowych zawodników, członków W.K.S'ów.

Propagandowe cele wystąpią najsilniej w imprezach, dostępnych dla obserwacji widzów, a więc organizowanych na torach żwirowych oraz szosach o obwodzie zamkniętym Z imprez tych na czoło wysuwa się międzynarodowy wyścig motocyklowy o „Grand Prix Polski", z pozostałych zaś rozgrywka o „Puchar Nadbałtycki". Szereg mniejszych wyścigów, których w bieżącym sezonie przewidziane jest dość sporo, spełni też nie mniejsze znaczenie propagandowe. Czy wszystkie zapowiedziane imprezy dojdą do skutku jest rzecza wątpliwą, ponieważ organizacja tych imprez, pomyślanych w zasadzie jako dochodowe, i związanych z wielkimi, wstępnymi kosztami jest wielkim ryzykiem dla organizatorów przy naszej zmiennej pogodzie i niemożliwości ubezpieczenia zawodów od niepogody.

W pewnej mierze również osiągnięte zostaną zamierzenia propagandowe przez organizację imprez masówek dla niestowarzyszonych.

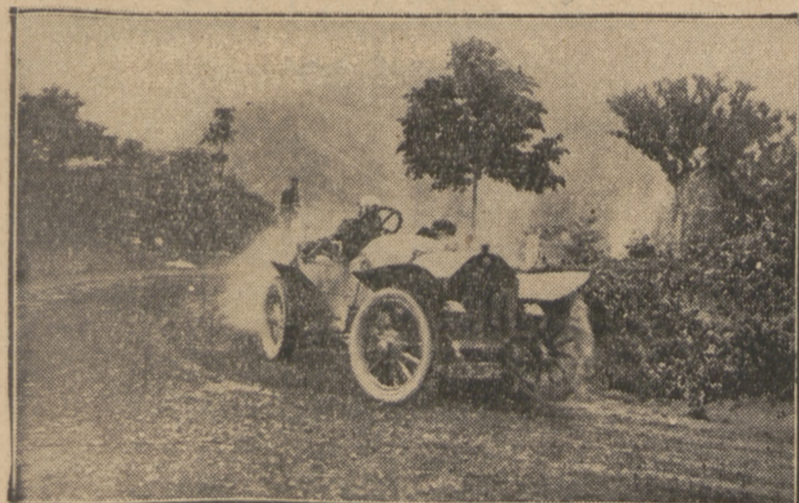
Jakkolwiek organizacja tego rodzaju zawodów jest dużym czynnikiem propagandy, to jednakże zasieg jej byłby minimalny, gdyby, co z prawdziwą przyjemnością i uznaniem podkreślam, nie współudział przedstawicieli prasy, którzy, szeroko omawiając imprezy motocyklowe rozbudzają zainteresowanie sportem motocyklowym.

Dotychczas głównym środkiem propagandowym P.Z.M-mu było wydawanie własnego organu, miesięcznika „MOTO" (Motocykl i cyclecar), nad rozwojem którego i postawieniem na odpowiednim poziomie była prowadzona praca od dłuższego czasu.

Obecnie jest to jedyne poważne czasopismo fachowo - motocyklowe w Polsce, nieustępujące zagranicznym. Spełnia ono rolę propagatora motocyklizmu i jest jednocześnie źródłem fachowej wiedzy dla wszystkich początkujących i zaawansowanych motocyklistów.

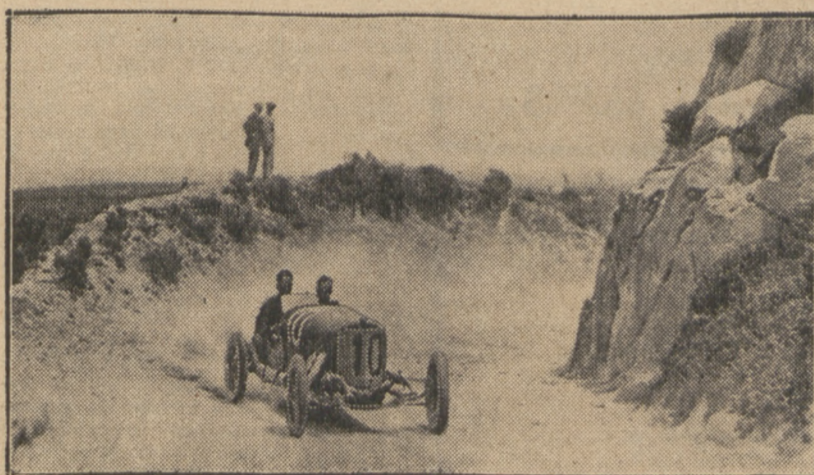
Dokończenie na str. 2-ej.





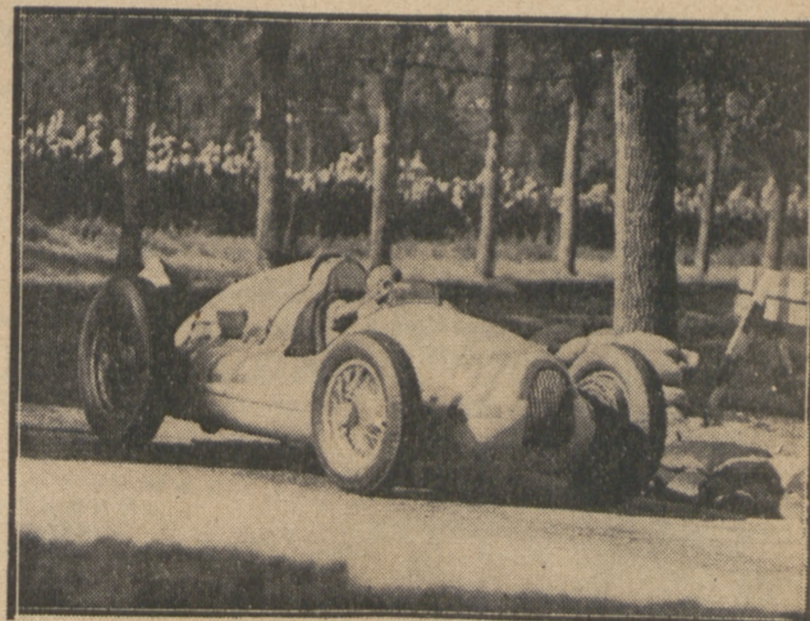
ROK 1908

Erle na własnym wozie eksperymentalnym osiągnął łatwo 100 km/g.



ROK 1924

Na trasie Targa Florio maksymalne tempo wyścigówek dochodziło do 200 km/g.



ROK 1939

Eksperymentalny Auto - Union Nuvolariego rozwija na proste, ponad 350 km/g.

NAJDŁUŻSZA LINIA SAMOCHODOWA

W niedługim czasie otwarta zostanie najdłuższa linia samochodowa na świecie. Połączy ona Algier z fortem Lamy (linia zwie się Moggär) położonym na południe od jeziora Czad. Jezioro Czad będzie można przepłynąć przy pomocy łodzi motorowych.

W styczniu rb. linia ta będzie przedłużona aż do fortu Archambault i Bangui. Ogółem linia ta ma 6630 km długości i będzie obsługiwana 28 razy w miesiącu. (Auto)

*

ZNIESIENIE PODATKÓW OD POJ. MECH. WE WŁOSZECH

Włoska rada ministrów powzięła decyzję, która będzie miała niewątpliwie zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju ruchu samochodowego w tym kraju. Począwszy od 1 stycznia 1939 r. zniesione zostały wszelkie podatki, obciążające dotychczas pojazdy mechaniczne przeznaczone do przewozu osobowego.

Zwolnienie z podatków obejmuje tabor samochodowy Włoch, liczący dziś około ćwierć miliona pojazdów.

W najbliższym czasie ukazać się mają nowe przepisy, które znacznie obniżą opodatkowanie ciężarówek i autobusów. (Auto)

STAN MOTORYZACJI NA LITWIE

W dniu 1 stycznia rb. zarejestrowanych było na Litwie: 2.321 samochodów osobowych, 333 autobusów, 742 wozów ciężarowych, 47 innych pojazdów mechanicznych oraz 1.589 motocykli. W porównaniu zatem do 1937 r. rok 1938 wykazał wzrost ilości pojazdów mechanicznych na Litwie o 32 proc.

Własny silnik, własna konstrukcja
Własna produkcja, kadry pilotów

Posiadamy lotnictwo!

Kiedyś — ale to nie było tak dawno — z miasta „wiecznie wiernego" wystartował w pamiętne dni listopadowe, wśród rozniecającej się pożogi wojny z Ukraińcami, samolot z mokrymi jeszcze od farby znakami biało-czerwonymi. Pierwszy polski samolot do bojowego lotu.

W kilka dni później jeden z dzienników stołecznych zamieścił radosną wiadomość: „Aeroplan polski nad Warszawą. Wczoraj po raz pierwszy szybował nad Warszawą samolot polski"...

Po zaborcach zostało nam wówczas blisko 200 samolotów i 232 silniki, ale gotowych do lotu maszyn było... 12. Odziedziczony sprzęt był fantastycznie różnoraki: 30 typów samolotów i 14 typów silników. Uciążliwe, wręcz nie do pomyślenia było gospodarowanie taką mnogością typów. Zyskaliśmy jednak lotnictwo — choć zależni jeszcze byliśmy od produkcji obcej.

W NIESPEŁNA 20 LAT...

Po dwóch dziesiątkach lat rzecz zmieniła się zasadniczo. Mamy już liczny ujednostajniony sprzęt własnej produkcji, twór umysłu i pracy polskich konstruktorów, mechaników i robotników. Sprzęt notabene pierwszorzędnej jakości, który niejeden już wytrzymał egzamin w twardej międzynarodowej próbie. Powiększyły się stokrotnie kadry pilotów, systematycznie, sumiennie szkolone, zaprawiane dziesiatkami, setkami ćwiczeń praktycznych i zawodów sportowych. Rozrasta się coraz intensywniej przemysł lotniczy. Najprzedniejsze gatunki stali, potrzebne półfabrykaty i fabrykaty, przyrządy pokładowe oraz sprzęt uzbrojenia — wszystko to już wytwarzane jest w kraju. Powstał wreszcie własny przemysł silnikowy. Polskie zakłady „Skoda" i fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" są szczęśliwymi pionierami tego przemysłu.

PZL. I RWD.

Pod skrótem tych sześciu liter kryje się bardzo wiele. Znacznie więcej niżby się pozornie wydawało.

Zakłady przemysłu lotniczego PZL. wyspecjalizowały się w produkcji płatowców znakomicie, a zwłaszcza w budowie konstrukcji metalowych. Jeden z ostatnich produktów zakładów, wielki dwusilnikowy samolot bombowy, zwany „Łosiem", zasięgiem, szybkością (ok. 460 km/godz.) oraz ciężarem unoszonych bomb nie tylko dorównuje, ale w większości wypadków przewyższa znane samoloty bombowe obce.

R.W.D.? Nie ma chyba w Polsce człowieka, który choć trochę interesując się lotnictwem, nie słyszałby o R.W.D. Triumfator Challenge w Berlinie w r. 1932 — to RWD-6. Światowy sukces w Challengu 1934 r. w Warszawie — to RWD-9 itd. itd. Długa litania sukcesów tych samolotów sportowo-turystycznych zaszczyt przynosząca polskiemu przemysłowi lotniczemu.

POLSKIE SKRZYDŁA KRZEPNĄ

Spełniają się marzenia społeczeństwa jeszcze sprzed kilku lat. Lotnictwo polskie krzepnie, rozbudowywane na dobrych zasadach, otaczane powszechną miłością, zaufaniem i poparciem tych wszystkich zwłaszcza, którzy zrzeszyli się w LOPP.

To co robi i jak się rozwija lotnictwo wojskowe nie zawsze może być dostępne dla wiadomości ogółu. Lotnictwo sportowe szkoli rezerwy tak konieczne na wypadek zawieruchy, która groźnym pomrukiem niesie się ustawicznie po Europie.

Z garstki entuzjastów, którzy przed laty chwycili się pracy organizacyjnej istnieje dziś 11 Aeroklubów zespalających i szkolących kadry narybku lotniczego, wyposażonych w dziesiątki maszyn sportowych RWD. Mimo wielu trudności lotnictwo sportowe rozrasta się z roku na rok. Ma w swych szeregach jednostki i zespoły, które stać na wielkie czyny. Przeszkody materialne, bardzo zresztą istotne, muszą być pokonane. Zapewni to niewątpliwie zwiększona opieka władz.

NIECH LATAJĄ...

Przed kilku miesiącami na łamach pism codziennych rozgorzała polemika na temat zbyt wielkich hałasów, jakie czynią nad Warszawą w godzinach rannych, trenując loty ćwiczebne, samoloty sportowe. Część opinii zaatakowała hałaśliwych, sen z oczu spędzających, lotników, część stanęła w ich obronie.

Zastanawiamy się, czy doszłoby do takiej polemiki, czy ozwałyby się głosy protestu przeciwko „inwazji" warkotu silnika np. w okresie bezpośrednio po pamiętnych zawodach challenge'owych w r. 1934?

Chyba nie. Społeczeństwo było wówczas wzięte „nienawistnym" hałaśliwym warkotem silnika. Był on i przez dłuższy czas trwał jako symbol niezapomnianych chwil triumfu barw biało-czerwonych. O tamtych chwilach coraz bardziej się zapomina. Szara, żmudna, codzienna praca pilota, która przecież prowadzi do tamtych triumfów, nie znajduje zrozumienia i uważana jest za „złośliwość"?

Piloci Aeroklubu Warszawskiego, bo o nich tu chodzi, nie długo już przestaną „dokuczać". Lotnisko sportowe w stolicy za parę lat przeniesione zostanie z Mokotowa na Bielany. Warkot motorów oddali się od miasta. Do tej jednak chwili młodzi piloci muszą latać niestety również nad miastem.

Dwadzieścia lat temu z taką radością dzielono się wiadomością, że nad Warszawą szybuje pierwszy polski samolot. Z pewnością również huczał motorem.

Samolotów własnej konstrukcji mamy teraz znacznie więcej jak i młodych pilotów, którzy muszą jednak się szkolić. Niech więc latają.

S. G.

Spirytus napędowy
uszlachetnia paliwo motorowe — zbyt jego szybko rośnie

Rok 1939 w gospodarce spirytusowej charakteryzuje się bardzo silnym wzrostem zbytu spirytusu na cele nietrunkowe, a mianowicie: zbyt ten z 27,6 milionów litrów 100° w 1937 roku zwiększył się do 39 milionów w 1938 r., czyli wzrósł o 40%.

Na tak silny wzrost zużycie spirytusu nietrunkowego (tj. na cele przemysłowe, oświetlenia i napędu) przyczyniło się prawie wyłącznie bardzo wzmożone zastosowanie spirytusu jako paliwa motorowego, używanego do samochodów.

Szybki wzrost sprzedaży spirytusu napędowego ilustrują następujące liczby:

rok 1936 — 8.000.000 ltr. (100°)
rok 1937 — 10.000.000 ltr. (100°)
rok 1938 — 20.000.000 ltr. (100°)

zatem zużycie spirytusu motorowego w r. 1938 było 2½ razy większe od zużycia tego w 1936 r. W roku 1939 zbyt spirytusu tego osiągnie prawdopodobnie poziom niemniej 30.000.000 litrów (100°).

Rozwój zużycia spirytusu napędowego (odwodnionego) ściśle się łączy z ożywieniem ruchu motoryzacyjnego w kraju, jaki uwidocznił się w latach 1937 i 1938.

Ponadto w znacznej mierze do wzmożenia pobytu tego przyczyniło się również coraz większe stosowanie spirytusu napędowego, jako domieszko uszlachetniającej benzynę.

Nowoczesne silniki samochodowe posiadają zwiększony współczynnik sprężania i w związku z tym wymagają paliwa odpornego na dotonację.

Domieszka spirytusu nadaje benzynie własności przeciwstukowe i umożliwia stosowanie tak przyrządzonego paliwa do silników ekonomicznych — o większym stopniu sprężania.

Również korzystną cechą mieszanki jest to, że większe ciepło parowania spirytusu daje korzystniejsze ochłodzenie wewnętrzne silnika i lepsze wagowo napełnienie cylindrów.

Wskutek obecności już w samym paliwie spirytusowym tlenu przy napędzie mieszanką, następuje zjawisko kompletnego spalania w motorze, co znacznie zmniejsza ilość osadu węglowego. Zjawisko to przyczynia się oczywiście do zmniejszenia kosztów remontu.

Widzimy więc, że mieszanki spirytusowe posiadają cały szereg zalet, które w skróceniu wymienia się:

wykluczają stukanie i podnoszą moc silnika,

zmniejszają zużycie silnika swymi własnościami

przeciwstukowymi i niższą temperaturą pracy,

zmniejszają osady węglowe i wykluczają obecność wody w gaźniku.

Urozmaicony sezon motocyklistów

(Początek na str. 1-ej)

W dziedzinie turystyki motocyklowej możliwości P.Z.M-mu są nader ograniczone, ponieważ rozwój turystyki wiąże się bezpośrednio z obniżeniem ceny benzyny, kosztu nabycia motocykli itp. zagadnieniami, na które P.Z.M. nie może mieć bezpośredniego wpływu.

— Jaki jest cel i znaczenie Państwowej Odznaki Motorowej i jaka łączność z P.Z.M.?

— Państwowa Odznaka Motorowa ma na celu, podobnie jak zawody sportowo-motocyklowe stopniowe pogłębianie fachowej wiedzy i doskonalenie w jeździe posiadaczy pojazdów mechanicznych, a w danym przypadku — P.O.M. daje rekompensatę za poniesione trudy pogłębiania „wiedzy" motocyklowej i umiejętności jazdy w postaci wyróżnienia odznaką.

P. O. Motorowa jest więc namiastką p. w. motorowego w formie zupełnie nieuciążliwej, gdyż nakłada na przyszłego zdobywcę odznaki jedynie obowiązek przestudiowania, w dowolnym czasie, pomocy naukowych, przejechania pewnej ilości kilometrów w określonych warunkach oraz w mniejszym lub większym stopniu zapoznania się z konstrukcją i pracą posiadanego motocykla. W roku bieżącym Zarząd P.Z.M. w myśl głównych wytycznych swojej działalności położy specjalny nacisk na zachęcenie zrzeszonych motocyklistów do zdobywania tej wartościowej odznaki.

— Czy i jak zwiększył się stan posiadania w zakresie maszyn wyczynowych?

— Uzyskanie w roku ubiegłym przez Zarząd P.Z. M. zwolnienia od cła 20-tu motocykli wyczynowych pozwoliło wielu zawodnikom zaopatrzyć się w maszyny, na których mają nadzieję w bieżącym sezonie poprawić swoje dotychczasowe wyniki sportowe. W roku bieżącym Zarząd P.Z.M. czyni również starania o zwolnienie od cła następnej partii 20-tu motocykli wyczynowych, które zapewne również znajdą chętnych nabyców. Dużym powodzeniem cieszą się maszyny sportowe. Świadczy to o większym zainteresowaniu się sportem, do czego przyczyniło się zapewne wstawienie do kalendarza sportowego wielu wyścigów.

— Jak przedstawia się sprawa polskiego motocykla „dla wszystkich"?

— Motocyklowa wytwórczość krapomnianych chwil triumfu barw biało-konkretnego zadania budowy motocykla „dla wszystkich" (ludowego) jak to zostało zapoczątkowane w innych krajach. Przyczyny należy szukać w tym, że motocykl, któryby odpowiadał warunkom, wymaganym od motocykla „ludowego" byłby za drogi dla przeciętnego obywatela polskiego, dla którego nawet cena popularnej „setki" wydaje się zbyt wysoka, zaś obniżka ceny jest do pomyślenia tylko przy masowej produkcji, której znowu nasz rynek nie zdołałby wchłonąć w krótkim czasie.

— Czy P.Z.M. pomagał i jak będzie pomagał czynnym zawodnikom?

— Bezpośrednia poważna pomoc czynnemu zawodnikowi ze strony P.Z.M-mu jest właściwie wykluczona, ponieważ Zarząd P.Z.M. nie posiada na to żadnych funduszy ani nie otrzymuje subsydiów a pobierane od członków składki są tak minimalne, że obecnie, dając bezpłatnie zrzeszonym motocyklistom miesięcznik „Moto" — Zarząd P. Z. M. właściwie dopłaca każdemu z członków klubów, zrzeszonych w P.Z.M. Toteż pomoc zawodnikom ze strony P.Z.M. ograniczyć się musi do uzyskiwania możliwych zniżek na przejazdy oraz pomocy ze strony wojska w postaci bezpłatnych materiałów pędnych, smarów, noclegów podczas zawodów it., dzięki której mniej zamożni zawodnicy mogą przyjmować udział w większych zawodach motocyklowych o charakterze p. w. motorowego.

Ostatnio jest rozważany projekt zaangażowania trenerów dla zawodników rokujących większe nadzieje oraz poczynienia starań o uzyskanie treningowych maszyn.

— Jakie są jeszcze zamierzenia P.Z.M.?

— Zarząd P.Z.M. ma zamiar zwrócić specjalną uwagę na „setkarzy", w których widzi przyszłych zawodników, szczególniej wśród młodzieży szkolnej, otoczymy ich specjalną opieką w granicach istniejących możliwości. Poza tym — kończy płk Wyrwiński — Zarząd P.Z.M. dążyć będzie do nawiązania bezpośredniego kontaktu ze wszystkimi polskimi motocyklistami aby poznać dokładnie ich potrzeby i życzenia i być wyrazicielem tych potrzeb i życzeń wobec właściwych władz, które są powołane do rozważania zagadnień motoryzacyjnych.

(ems)

Ważniejsze imprezy motocyklistów

W POLSCE

Komisja Sportowa Polskiego Związku Motocyklowego ustaliła już kalendarz sportowy na tegoroczny sezon. Zatwierdzono 72 terminy imprez wyścigowych, raidów szosowych i terenowych, wreszcie pokazówek na żużlu. Podajemy tu najciekawsze terminy:

2—3 maja: raid „Sto mil po Polsce";
27—29 maja: raid zaolziański;
24—29 czerwiec: 6-dniówka, raid Szlakiem Marszałka;
6 sierpień: Tourist Trophy w Wiśle;
13—15 wrzesień: raid tatrzański P.K.M.-u;
3 września: Wielka Nagroda Polski, wyścig międzynar. w Warszawie.

ZA GRANICĄ

16.IV. Wyścig Międz. „Eilenriede" (Niemcy).
7.V. Wyścig w Parku Hamburskim (Niemcy).
13.V. Wyścig „Leinster 200" (Irlandia).
11—14.V. 3-dniowy Raid belgijski.
20.V. Ireland (Półn. Wsch.) „200".
21.V. Międzyn. Wyścig w Eifel (Niemcy).
28.V. Wielka Nagroda „des Frontières" (Belgia).
4.VI. „Schaerbeck" — wyścig 24-godzinny (Belgia).
11.VI. Wielka Nagroda Jugosławii.
12.VI. Tourist Trophy na wyspie Man „Junior" ACU.
14.VI. Tourist Trophy na wyspie Man „Lightweight" ACU.
16.VI. Tourist Trophy na wyspie Man „Senior" ACU.
25.VI. Mulhouse — Paryż raid (Francja).
30.VI. do 2.VII. Liège — Chamonix — Liège (Belgia).

Międzynarodowy kalendarz imprez

Marzec		
26	Wyścig Wybrzeża	Włochy
Kwiecień		
1	Wyścig Samochodowy „Brit. Empire Trophy"	Anglia
2	Grand Prix Pau	Francja
8—14	18 Międzynarodowe Zawody Paryż — Nicea — Puchar Narodów	Francja
10	Zjazd z okazji Wielkiejnocy	Anglia
13	Wyścig górski La Turbie	Francja
15—16	Międzynarodowe Rallye Kairu	Egipt
16	2 Wyścig Okrężny o Mistrzostwo Italii	Włochy
21—22	Międzynarodowe Grand Prix Cork	Irlandia
30 - 6.V.	6 Międzynarodowe Rallye Północnej Afryki	Włochy
Maj		
5—7	Puchar Paryża — dla niestowarzyszonych	Francja
6	Międzynarodowy Wyścig 200 mil	Anglia
7	Wyścig „Des Hamburger Stad Park"	Niemcy
7	Grand Prix Finlandii	Finlandia
7	13 Grand Prix Tripolis	Włochy
14	30 Targa Florio	Włochy
20	Wyścig „Sydenham Trophy Race"	Anglia
21	2 Grand Prix Antwerpii	Belgia
21	Parma — Poggio di Berceto	Włochy
21	Międzynarodowy Wyścig w Eifel	Niemcy
21	Międzynarodowe Rallye A. K. Ardeńskiego	Francja
24—28	Międzynarodowe Rallye Stolic Europejskich do Mediolanu	Włochy
28	14 Grand Prix des Frontières	Belgia
28	5 Wyścig o puchar Księżnej Piemontu — 4 Wyścig Okrężny dokoła Neapolu	Włochy
29	Zjazd „Whit Monday"	Anglia
30	Indianapolis	Stany Zjednoczone
Czerwiec		
3	Wyścig górski „Shelsley Walsh"	Anglia
3—4	Wyścig Samochodowy Bol d'Or	Francja
4	Les Prix de Luxembourg	Luxemburg
4	Wyścig okrężny Estonii	Portugalia
10	Nuffield Trophy Race	Anglia
10—18	GRAND PRIX POLSKI — XII MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI (Konkurs Wytrzymałości)	POLSKA
11	Grand Prix Pikardii, wyścig Péronne	Francja
17	Grand Prix Ulster	Anglia
17—18	24-o godzinny wyścig samochodowy w Le Mans	Francja
18	Wyścig Okrężny „Vila Real"	Portugalia
25	Grand Prix Belgii	Belgia
30 - 2.VII	Liège — Chamonix — Liège	Belgia

Prywatne życie mistrzów kierownicy

Co robią asy automobilizmu między treningiem a wyścigiem



NUVOLARI

z cennym trofeum zdobytym przed kilku laty w Ameryce — pucharem Vanderbilta

Kierowcy samochodowi i motocyklowi, słynni zwycięzcy z wielkich zawodów międzynarodowych, to bożyszcza tłumów. Ich „walka o ułamki sekund", między życiem a śmiercią zwraca na nich powszechną uwagę. Jeśli dodać, że każdy z nich reprezentuje jakąś markę, że reprezentuje ją i poza wyścigiem w sposób „godny", to jasnem jest, że życie asów kierownicy wygląda barwnie i pociągająco.

Że tak jednak w gruncie rzeczy nie jest, że najwieksi nieraz mistrzowie to zwykli, nieraz b. przeciętni śmiertelnicy, wystarczy ich obserwować przed czy po wyścigach, choćby chwilę z nimi porozmawiać.

Większość z nich to ludzie... przeczuleni na punkcie swej wielkości. Niedostępni, strzeżeni przez swych menagerów, traktowani jak kłębki nerwów. Nie zawsze jednak trzeba im się dziwić, zwłaszcza okresy treningów są dla nich denerwujące, przeplatane wizytami różnych osobistości oficjalnych (zawsze z rodzinami!) i tuzinów dziennikarzy przeważnie z nieprawdziwego zdarzenia, którzy za wszelką cenę starają się wejść z kierowcą... w kontakt. „Nawiązywanie kontaktów" to tragedia bardziej nerwowych zawodników, przedmiot dowcipów — ze strony rutyniarzy.

Tor Avus... Właśnie podchodzi do Caraccioli pan lat 35, z wielkim reklamowym notesem jakiejś firmy i również reklamowym ołówkiem. Reprezentuje naukowo-literacki tygodnik w miejscowości szwedzkiej, chciałby się dowiedzieć różnych rzeczy. Po francusku i angielsku ani w ząb, piąte przez dziesiąte po niemiecku.

Caracciola spokojnie „przypomina sobie", że „rzeczywiście" poznał tego pana podczas zawodów w Szwecji przed paru laty i tłumaczy mu przystępnie tajniki kompresora. Znawca słucha z uwagą, przytakuje lub zaprzecza, na ogół jednak na wszystko się „zgadza", aż nagle zwraca się w stronę odkrytego silnika.

— Zechce mi pan powiedzieć, a co to właściwie jest? To był właśnie kompresor, o który tak się wypytywał, „nawiązując" znienawidzone przez kierowców kontakty... fachowe.

Inż. Neubauer. Szef jednej z ekip niemieckich, mówi:

— Zadaniem kierowcy jest jechać, kręcić kołem i przyciskać gaz. Myśleć może poza wyścigiem. Za niego podczas jazdy myślę ja i moi pomocnicy. Poza tym musi być b. karny. Powinien prowadzić życie b. umiarkowane, unikać wszelkich wstrząsów. W zimie uprawia sport zimowy. Musi mieć nerwy ze stali. Ilość wypadków czołowych kierowców jest znikoma. Jeśli się zdarzają, to dla tego, że zawiodła maszyna. Rozbijają się przeważnie młodzi i niedoświadczeni, porywani temperamentem. W mojej ekipie zawodnicy to duże dzieci, dla których muszę być ojcem.

Caracciola ma lat ponad 30. B. spokojny, wysoki, smukły. Ma krótszą prawą nogę, pozostałość po wypadku z dawnych lat. Podobnie jak i większość jego kolegów, nic koło maszyny nie robi, to rola mechaników. Stoi koło swego standu w śnieżno-białym kombinezonie, rozmawia o rzeczach obojętnych. Nie lubi mówić o swych przeżyciach, wspomnienie tragicznego jego wypadku z czasów, kiedy jeździł jeszcze na Alfa-Romeo — sprawia mu przykrość. Jest to typ kierowcy starzejącego się, który jeździ jeszcze b. pewnie, ale stracił już temperament.

Nuvolari jest jego przeciwieństwem. Starszy, b. elegancki pan, nadzwyczaj ruchliwy, spędza większość czasu ze swym synem, prawie 30-letnim kierowcą. Bije innych zawodników szalonym temperamentem i brawurą, której nie ukrócił jego znany wypadek z palącą się wyścigówką.

Louis Chiron, to typ wycofującego się powoli zawodnika, który swe doświadczenie oddaje innym. Ostatnio pasją jego jest trenowanie słynnego motocyklisty, George Monneret, z którego ma wyjść „geniusz kierownicy".

Richard Seaman, 25-letni Anglik, ożenił się ostatnio z „córką zakładów BMW", panną Popp. Miły i przystępny, otaczany jest zawsze masą dziennikarzy angielskich, grubych i chudych, wytwornych i obleśnych, ale jeżdżących „minimum" — Lagondami 12 cyl.

Zehender znów, to typ zawodnika drugiej klasy, który pomimo wysokiego reprezentowanego kunsztu, nigdy nie może wyjść poza koło kierowców zapasowych. Jak i wszyscy jego koledzy, jest człowiekiem „dobrze ubranym", znanym w kołach złotej młodzieży Paryża. Poza jeżdżeniem — sprzedaje samochody na Polach Elizejskich.

Brauchitsch, a właściwie Manfred von Brauchitsch. Wysoki, smukły, pewny siebie Niemiec. Najbardziej pechowy zawodnik, który zdobywałby wiele nagród, gdyby nie jakaś śmieszna pęknięta rurka, lub też zgubiona śruba. Jest b. wyniosły, wiedzą dobrze o tym ci, którzy częściej spędzają z nim czas. Zachowaniem swym przypomina prowincjonalną pensjonarkę, z reguły stosującą „dystans", gdyż nikt nie chce spostrzec jej wątpliwych wdzięków.

Kierowcy prywatni nie popierani przez żadną wytwórnię, przebijający się do pierwszych miejsc i sławy własnymi siłami — to zupełnie inny ludek. Fanatyczni sportowcy, doskonali technicy, bez krzty naleciałości „bridżowo-reprezentacyjnych". Większość z nich kończy karierę, pozostaje nieznanymi, nieliczni tylko mogą zabłysnąć, zawsze dzięki przypadkowi. Wówczas i oni stają się reprezentantami barw firmowych, spędzając czas między treningami a najwytworniejszymi dancingami popołudniowymi. Wieczorowe objęte są zakazem managerów.

Nelken

Rekordy szybkości automobilowej w ciągu 40-lecia

Przeciętna	Typ pojazdu	Nazwisko rekordzisty	Rok	Miejscowość
63,157 km	Jeantaud elekt.	de Chassel Fr.	1898	Achéres
105,882 km	Jeantaud elekt.	Jenatzy, Fr.	1899	Achéres
120.805 km	Serpollet	Serpollet, Fr.	1902	Nizza
134,328 km	Gobron-Brilll	Rigolly, Belg.	1903	Ostende
148.555 km	Mercedes	Vanderbilt, USA.	1904	Florida
152,542 km	Gobron-Brilll	Rigolly, Belg.	1904	Nizza
166,666 km	Gobron-Brilll	Rigolly, Belg.	1904	Ostende
176,470 km	Darracq	Hemery, Fr.	1905	Arles
195,652 km	Stanley	Marriott, USA.	1906	Ormond
202,091 km	Benz	Hemery, Fr.	1909	Brooklands
211,264 km	Benz	Barney, USA.	1910	Daytona
230,634 km*)	Delage	Thomas, Angl.	1924	Arpajon
242,800 km	Sunbeam	Campbell, Angl.	1925	Pendine
272,458 km	Thomas	Thomas, Angl.	1926	Pendine
281.447 km	Napier	Campbell, Angl.	1927	Pendine
327,981 km*)	Sunbeam	Segrave, Angl.	1927	Daytona
372,478 km	Napier	Segrave, Angl.	1929	Daytona
396,040 km	Napier	Campbell, Angl.	1931	Daytona
408.721 km	Napier	Campbell, Angl.	1932	Daytona
438.490 km	Campbell	Campbell, Angl.	1933	Daytona
445,492 km*)	Campbell	Campbell, Angl.	1935	Daytona
485.175 km	Campbell	Campbell, Angl.	1935	Salt Lake
502,436 km*)	Thunderbolt	Eyston, Angl.	1937	Salt Lake
556.100 km*)	Thunderbolt	Eyston, Angl.	1938	Salt Lake
563,471 km*)	Napier-Railton	Cobb, USA.	1938	Salt Lake
575,340 km*)	Thunderbolt	Eyston, Angl.	1938	Salt Lake

*) ustalone na dystansie 1 mili.

Dwie kariery mistrzowskie

Michałkiewicz i Jurkowski — wzorowi motocykliści

Rzadko skromność i wysokie wartości moralne idą w parze z dobrymi i sportowymi wynikami. Rzecz się ma podobnie, jak z urodą kobiecą, która niebardzo jakoś chce chodzić w parze z wartościami sportowymi. Jeżeli zdarzają się wypadki pogodzenia obu tych cech, to raczej potwierdza to regułę. Dla potwierdzenia reguły ostatniej — za wyjątki niech posłużą nam nasze dwie mistrzynie dysku i mistrzyni oszczepu — bo dla potwierdzenia reguły pierwszej posłużą im dwa wyjątki z innego rodzaju sportu.

Nie częsty wypadek pogodzenia skromności, wysokich wartości moralnych, wysokiej kultury sportowej z doskonałymi wynikami reprezentują dwaj utytułowani ostatnio motocykliści: sportowy mistrz motocyklowy Polski 1938 roku inż. Romuald Michałkiewicz (PKM) i wicemistrz Polski mec. Kazimierz Jurkowski.

Nie jest przypadkiem, że kreśląc sylwetki tych zawodników zwróciłem najpierw uwagę na cechę skromności i wysokiej sportowej kultury. Zalety te obok innych, o których niżej, pozwoliły obu osiągnąć szczyty kariery motocyklowej. W pierwszym rzędzie z racji tych zalet obaj mistrzowie w szerokich kołach motocyklowych są znani i dla tych zalet szanowani.

Mistrz z Polski inż. Michałkiewicz zdobył tytuł na podstawie wyników trzech zeszłorocznych imprez. Startował w r. ub. na nowym BMW 600 z koszem (ogumienie Stomil). Pierwszy swój sukces zeszłoroczny zanotował w raidzie czasowo - terenowym K. M. Zw. Strzeleckiego rozegranym pod Warszawą. Trasa raidu nie była długa, ale bardzo ciężka, do tego regulaminu postawił przed zawodnikami zadania bardzo trudne. Wymagały one nieprzeciętnej sprawności, że tylko jeden zawodnik skończył imprezę bez punktów karnych. Tylko Michałkiewicz przybył na metę bez spóźnienia, zdobywając pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej.

W następnej imprezie — w ciężkim Raidzie Szlakiem Marszałka Piłsudskiego — Michałkiewicz przybył na metę ex aequo z por. Ostrowskim (Sokół 1000). Obaj mieli po 15 punktów dodatnich, jednak pierwszeństwo przyznano por. Ostrowskiemu, jako jadącemu na motocyklu produkcji polskiej. Michałkiewicz uplasował się na drugim miejscu w klasyfikacji ogólnej, zajmując pierwsze miejsce w swojej klasie.

W trzeciej imprezie — Raidzie Tatrzańskim, Michałkiewicz, jako jeden z czterech, zdobył złoty medal, w swojej klasie będąc jedynym zawodnikiem, kończącym raid. Reszta odpadła nie wytrzymując trudów imprezy.

Przeszłość sportowa Michałkiewicza pełna była sukcesów i zwycięstw. Pamiętamy go, gdy startował na starej odrapanej i wysłużonej w raidach BSA z wózkiem.

Cechą charakterystyczną mistrza jest doskonała znajomość maszyny. Wie on, co od motoru można wymagać, tam gdzie nie musi ryzykować, jedzie „mądrze", w momentach, które wymagają postawienia wszystkiego na jedną kartę potrafi odkręcić gaz do końca. Nie myśli wówczas, ani o własnym bezpieczeństwie, ani o możliwościach maszyny.

W roku 1939 Michałkiewicz zamierza startować we wszystkich imprezach, wchodzących w program mistrzostw Polski. Chce potwierdzić, że tytuł mistrza za rok 1938 nie przypadł mu na skutek jakiegoś zbiegu szczęśliwych okoliczności.

Wicemistrz Polski 1938 mec. Kazimierz Jurkowski jest typem zawodnika, który wytrwale dąży do wytkniętego przez siebie celu. Nie zraża się i zniechęca niczym. Przez pięć lat, w ciągu swej ośmioletniej kariery sportowej był o krok od mistrzostwa swego klubu (P. K. M.), za każdym razem kontentując się wicemistrzostwem. Wyżywa się w motocyklizmie całkowicie, przekładając go ponad automobilizm. (ma samochód). Udziela się jako organizator o dużej inwencji (stworzył terenowe wyścigi w Nadliwiu, był projektodawcą Raidu Tatrzańskiego). Bierze udział i w raidach i w wyścigach, choć przekłada ponad wszystko jazdę w terenie. Stąd jego zainteresowanie słynnym Six Days. W roku 1934-ym startował w sześciodniówce niemieckiej. Słabe mając pojęcie o trudnościach i warunkach w jakich się tego rodzaju imprezy odbywają, pojechał na maszynie o niestosownym wyposażeniu (zbyt wysoka przekładnia, bez gum terenowych itp). Ta jazda („na wariata" — jak sam się wyraził) zakończyła się szybko — odpadł. Bogatszy w doświadczenia i praktykę, nabytą już w kraju, chce jechać na tegoroczny Six Days. Stara się o złożenie ekipy polskiej — idzie to mu jednak bardzo opornie.

Jurkowski w roku bieżącym przesiada się na inną maszynę i ma nadzieję, że zmiana motocykla wpłynie dodatnio na jego wyniki. Obecnie zamówił dwutaktową, dwutłokową, 250-kę, Triumph.

Tytuł wicemistrza Polski Jurkowski zdobył w trzech imprezach.

W wiosennym raidzie szosowo-terenowym PKM, jadąc na 250-ce Rudge, zajął w ogólnej klasyfikacji (raid bez handicapów) czwarte miejsce, w Raidzie Tatrzańskim zdobył złoty medal i pierwsze miejsce w swojej klasie, w Raidzie Szlakiem Marszałka był pierwszym w swojej klasie, czwartym zaś w ogólnej klasyfikacji, oddając pierwsze miejsce na skutek utraty dwóch punktów za... nie działanie tylnego oświetlenia.

Jurkowskiego charakteryzuje ostrożność w jeździe, brak temperamentu, jazda „na rozum". Nie naraża się niepotrzebnie — choć mieliśmy przykłady (jeden z wyścigów w Alei Niepodległości) gdy porwał publiczność właśnie brawurą i odwagą. Możliwości Jurkowskiego, jako zawodnika o dużej ambicji sportowej, jako motocyklisty upartego i nie zrażającego się chwilowymi niepowodzeniami są olbrzymie. Na razie życzymy mu zdobycia upragnionego mistrzostwa PKM-u.

Tacy są dwaj nowi mistrzowie Polski — takimi chcielibyśmy widzieć wszystkich naszych mistrzów!

E. M. S.



K. JURKOWSKI

motocyklowy wicemistrz Polski

W ROKU 1938 SPRZEDANO W POLSCE 100 TYSIĘCY OPON

„Przegląd Gumowy" donosi, że w 1938 r. zbyt opon należy ocenić na około 100 tys. sztuk, a w tym 75.000 sztuk szło na rynek przez handel; jeżeli założymy, że przeciętna cena opony wynosi np. 80 — 100 zł, to obrót handlu wynosił około 7.500.000 zł, jeden obrót zaś przy czteromiesięcznym kredycie i dwumiesięcznym leżeniu na składzie absorbował ponad 3.500.000 zł. W miarę dalszego postępu motoryzacji należy się spodziewać, że w r. 1940 kapitał związany w taki sposób wzrośnie do 14 milionów złotych.

JUŻ ROZPOCZĘLIŚMY EKSPORT OPON SAMOCHODOWYCH

W początkach grudnia ub. roku dokonano pierwszej w Polsce transakcji sprzedaży 200 opon samochodowych na eksport. Wykonanie tego zlecenia jest zależne jednak od wyników rokowań handlowych między Polską a Litwą.

ZUŻYCIE OPON PRZY RÓŻNYCH SZYBKOŚCIACH

O oszczędzaniu opon w Polsce dotąd nic się nie mówiło i pisało, gdyż w ogóle ruch motorowy był zbyt mały. Obecnie gdy w sezonie będziemy mieli w ruchu ok. 60 tysięcy poj. mechan. zużycie opon, za które płacimy zagranicy drogocennymi dewizami będzie b. znaczne.

Poniższa tabelka dostatecznie przekonywująco informuje o zużyciu opon (w granicach na 1 tysiąc km) przy odpow. temperaturze i szybkości:

Szybkość km godz.		zużycie latem		zużycie zimą
30	—	50	—	10
40	—	55	—	11
50	—	63	—	13
60	—	74	—	18
70	—	80	—	22
80	—	120	—	30

Z tabeli wynika jasno, że w lecie w miarę jak wzrasta szybkość, zużycie opon wzrasta wprost proporcjonalnie. Przy 80 km godz. po tysiącu km jazdy straci każda opona 120 gram wagi! Warto zwolnić! Prawda?

3 zadania sportu automobilowego w Polsce

(Początek na str. 1-ej)

ciągu ostatnich dwóch lat osiągnęliśmy w tym względzie bardzo poważne wyniki, wiele jest jeszcze na tej drodze do zrobienia.

— Trzecim ważnym zadaniem sportu automobilowego w Polsce to **badanie wartości maszyny wysyłanej na rynek przez producenta i kupca.** Ciężkie warunki, ścisła kontrola, baczna obserwacja czynią z poważnych zawodów laboratorium, z którego wyników korzysta nie tylko kandydat na nabywcę, ale nadto konstruktor i mechanik, którzy mają możność dogodnej obserwacji i wyciągnięcia b. pożytecznych wniosków na przyszłość.

— Idąc po tej linii — kontynuuje dyr. Regulski — doszliśmy stopniowo, wśród stale rozwijających się raidów, do imprezy **Grand Prix Polski,** która odbędzie się między 10 — 18 czerwca r. b. Będą to, jak sama nazwa wskazuje, naczelne zawody samochodowe w r. b. **Doceniając powagę i wielkie, różnorodne znaczenie tej imprezy, raczyli nad Grand Prix Polski objąć łaskawie protektorat Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki i Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Pan Marszałek Śmigły - Rydz.**

— **Grand Prix nie może być polem do zwycięstw dla młodych kierowców** — tak trudna i ciężka impreza wymaga ogromnej dozy umiejętności oraz dużej rutyny, przy znakomitej kondycji fizycznej. Udział młodych w Grand Prix popierać będziemy pod kątem szkolenia ich umiejętności, zdobywania doświadczenia i rutyny w walce wielkiego kalibru.

— Drugą czołową, ciekawą i ważną imprezą tegoroczną będzie **Jazda Terenowa,** podobna do zawodów z roku ubiegłego. Jazda Terenowa to zawody trudne, wymagające wielkiego wysiłku i pracy, jednakże w znacznie krótszym okresie czasu.

— Poza tymi dwiema czołowymi imprezami kalendarz tegoroczny przewiduje około 60-ciu zawodów automobilowych różnego charakteru i różnej skali trudności, w których będą się mogli dosyta wyżyć automobiliści zarówno stołeczni, jak i z innych okręgów kraju. Szereg imprez wpisanych do kalendarza tegorocznego przewiduje **imprezy specjalnie przystosowane do „gustu i możliwości" młodzieży automobilowej.** Nie wątpię, że imprezy te wciągną dalszą grupę kierowców do życia sportowego, powiększając nasze kadry.

— Rok ubiegły — podkreśla z zadowoleniem dyr. Regulski — dał już dość poważne, jak na nasze stosunki wyniki w dziedzinie wzrostu zainteresowania zawodami sportowymi, co objawiło się w znacznym wzroście liczby startujących zawodników oraz ilości przeprowadzonych i udanych zawodów.

— Jeszcze jedno pytanie, panie prezesie: drogi?

— **Na głównych szlakach komunikacyjnych** — kończy dyr. Regulski — **widać wyraźną poprawę;** ważniejsze szlaki „wygładzają się", nowocześnieją, w tempie niedostatecznie szybkim dla potrzeb motoryzacji wprawdzie, ale widocznym. Natomiast między głównymi szlakami ciągle **wieje pustka** — tutaj poprawa jest znacznie mniej widoczna. A musimy pamiętać o tej starej prawdzie, że motoryzacja może mieć naprawdę szeroki zasięg tylko przy nowocześnie uporządkowanych drogach. Tak, samochód **może** pracować na bezdrożach, ale **musi** mieć dobre drogi dla stałej, codziennej pracy.

T. Gr.

NAJSZYBSZY MOTOCYKLISTA ŚWIATA

Meyer (B.M.W.) porzuca motocykl i zamierza przesiąść się na auto wyścigowe

ZNACIE TE KAWAŁY?

Na łące stoi maleńka Simca. Podchodzi do niej osioł, przyglądając jej się nieufnie.

— Jestem samochód — przedstawia się Simca.

— A ja jestem... koń — odpowiada osioł.

★

Po górskiej szosie pnie się ostro do góry samochód ludowy. Pędzi za nim kompresorowy Bugatti, nie mogąc go dogonić. U szczytu góry ludowy samochód zatrzymuje się, wysiada z niego zatroskany właściciel. Podjeżdża wreszcie wzburzony kierowca kompresorowej Bugatti.

— Panie — powiada snob — cóż to za rewelacja, nie mogłem pana dogonić!

— A to świetnie, że pan się zatrzymał — odpowiada motorowy szaraczek — chciałem się pana zapytać, jak się przełącza bieg drugi na trzeci...

★

Na szosie mała Simca przejeżdża kurę. Po wypadku kura podnosi się, z zadowoleniem otrzepując skrzydła.

— A to nareszcie znalazł się porządny kogut — stwierdza...

PRZEMYSŁ NAFTOWY W PAŹDZIERNIKU

Spożycie benzyny o 33 proc. większe

Na rynek krajowy ekspediowano w październiku 1938 r. 9.654 tonny benzyny, a więc o 33 proc. więcej, niż w październiku 1937 r. W porównaniu do września spadek benzyny w stosunku do września 1938 r. wyniósł 16 proc.

Wyeksportowano za granicę w październiku 830 ton benzyny (wobec 3.452 ton w paźdz. roku 1937), czyli 24 proc. eksportu z października 1937 r. W stosunku do września eksport wzrósł, gdyż we wrześniu 1938 r. wyeksportowano 691 ton.

REKORDOWE ZUŻYCIE BENZYNY W R. 1938.

W ciągu pierwszych 10-ciu miesięcy 1938 roku rynek krajowy wchłonął 88.030 ton benzyny, podczas gdy jeszcze w roku 1937 konsumcja wewnętrzna wyniosła 67.281 ton, w r. 1936 — 53.488 ton, w r. 1931 — 70.545 ton, a w roku 1930 — 82.592 tony.

Trzydziestoletni plan inwestycji drogowych

w perspektywie smutnej teraźniejszości

Ocena naszego posiadania w zakresie drogowym może być tylko subjektywna. Wszystko zależeć będzie od nastawienia danego opiniodawcy do sprawy i od jego wymagań. Ponieważ jedną z cech naszego charakteru jest minimalizm, kontentowanie się małym — opinia o obecnym stanie dróg wśród ogółu jest raczej pozytywna. Mówi się o olbrzymim postępie, o „Europie", a niektórym naszym drogom nadaje się szumne nazwy („autostrady"). Wielu jest zadowolonych, że z Warszawy można wyjechać samochodem bez narażenia całości resorów, że można przejechać się motocyklem nie bandażując nerek.

Ten minimalizm jest zastraszający i wypływa może z nieznajomości polskich dróg wogóle. Ci, którzy urabiają opinię, nie wytknęli nosa poza Wyszków, czy Mińsk Mazowiecki, nie poczuli wstrząsów dróg, leżących na dalekich szlakach, nie byli samochodem, czy motocyklem w naszych grodach kresowych — na dobro sprawy odciętych od stolicy drogami, na których normalny angielski samochód pogubiłby koła. Zabierają głos... usypiają opinię publiczną, wyrażając pogląd, że jest dobrze, że jest doskonale, że mamy autostrady, klinkiery, asfalty, że będziemy mieli tysiąckilometrowe szlaki dróg ulepszonych na modłę zachodnią.

ENTUZJAŚCI MAŁOŚCI

Że też nikt się nie zajmie tymi entuzjastami małości, tymi przewrażliwionymi optymistami, dla których Polska to województwo warszawskie, jeżeli nie powiat. Że nie znajdzie się taki, który uderzy na alarm i nie krzyknie, że to co robimy w zakresie upodobnienia naszych dróg do ogólnego standartu zachodniego, to jest nic w porównaniu z naszymi potrzebami gospodarczymi, kulturalnymi, militarnymi i turystycznymi. Ktoś tam powiedział, że poprzez wieki droga publiczna rejestrowała rozwój, ideały zdolności i siłę narodu... Ile jest w tym prawdy, trudno powiedzieć — w każdym razie da się stwierdzić, że nam ta maksyma wydaje się mocno przesadzona, że w rzeczywistości nie widzimy konieczności podciągania wartości naszych dróg do poziomu naszych ideałów, naszych zdolności, czy wielkich sił naszego narodu. Droga jest dla nas malum necessarium.

Nie dziwiło nas zbytnio, gdy ktoś mierzył wartości Abisynii, jej jedyną linią kolejową, jeżeli ktoś mówiąc o zagadnieniach dalekiego wschodu poruszał w pierwszym rzędzie sprawę ważności kolei syberyjskiej. Rozwój gospodarczy i kulturalny państw ubiegłego stulecia był mierzony gęstością sieci kolei żelaznych. Nikogo to nie dziwiło. Może zatym dziś, w dobie światowego wyścigu motoryzacji, spróbowałby ktoś użyć poważnie, jako miernika potęgi państwa, dróg bitych ich gęstości i stanu technicznego? Jeżeli przyjmiemy to założenie, wówczas zdamy sobie sprawę, że sieć naszych dróg nie jest współmierną ani z naszymi potrzebami gospodarczymi i militarnymi, ani nie odzwierciedla naszej kultury.

WIĘCEJ SIĘ NISZCZY, NIŻ BUDUJE

W Polsce w zakresie drogowym robi się stosunkowo niewiele (mówię tu o stosunku do działalności państw innych, a nie o stosunku do tego, co się u nas robiło dawniej). Cieszył nas niezmiernie fakt wybudowania nowoczesnej drogi Radom — Kielce. Wiele radości sprawiło nam oddanie do użytku wspaniale zbudowanego szlaku Kraków — Chabówka (na Zakopane), ale jednocześnie martwiliśmy się, że wybudowane dawniej drogi nowoczesne, wskutek systematycznego zaniedbywania ich konserwacji i napraw tracą z dnia na dzień swe „nowoczesne" wartości, że wkrótce do podróży środkami komunikacji pierwszych nowoczesnych dróg w Polsce, przestanie być szosą pierwszej klasy, że drogi odległe od Warszawy nie będą się nadawać już wkrótce do podróży środkami komunikacji mechanicznej. Nie zdążymy zrobić jednej, a druga droga wymaga natychmiastowego ratunku — który jednak w porę nie przychodzi. W rezultacie bilans zdobyczy drogowych jest wprawdzie dodatni, ale w minimalnym stopniu.

Nie mówimy tu o sposobach zaradzenia złu, o środkach, jakich należałoby użyć przy rozwiązywaniu wielkiego zagadnienia drogowego — stwierdzamy fakt istnienia zła — dezawuując entuzjazm optymistów — usypiaczy naszej czujności. Jeżeli więcej na budownictwo drogowe u nas wydać nie można — to trudno, ale nie należy mówić i pisać, że to co się robi, jest wiele i że tak, jak się robi — jest dobrze.

Podobny błąd, mówiąc nawiasem, popełniają zawodowi entuzjaści w stosunku do zagadnienia zbliżonego — sprawy motoryzacji. Cieszą się szalonym wzrostem polskiego taboru motorowego nie rozumiejąc, że to „szalone" tempo motoryzacyjne zbliżyć nas może do obecnego stanu motoryzacji naszego sąsiada dopiero po kilkudziesięciu latach. Gdzie będzie wówczas motoryzacyjnie powiedzmy Trzecia Rzesza? Ten entuzjazm z kolei sprawił, że zdopingowane w swoim czasie przez prasę (tak!) czynniki miarodajne, sugerując się radością bijącą ze szpalt dzienników i czasopism, zlekka sobie pofolgowały, kontentując się małym.

Powracając do spraw drogowych nie od rzeczy będzie przytoczyć szereg cyfr, które lepiej przekonają optymistę, że nie jest tak dobrze, jak się podczas niedługich przejażdżek samochodowych w okolicach Warszawy wydaje.

KOMPROMITUJĄCE PORÓWNANIE

Nikt nie wątpi, że powiedzmy w r. 1920 pod względem drogowym w Polsce było fatalnie. Posiadaliśmy wówczas na olbrzymim obszarze państwowym około 43 tysiące kilometrów dróg bitych, stanowiło to w przybliżeniu gęstość 11 km na 100 km². Po dwudziestu prawie latach wskaźnik gęstości dróg podniósł się do... 16 km. Skąd więc optymizm? W Anglii i we Francji wskaźnik gęstości drogowej wynosi około... 120, w Niemczech, czy we Włoszech — około 46. Zdystansowała nas nawet Rumunia liczbą około 28 km dróg na 100km². A czy kto wie ile wynosi wskaźnik na obszarze naszych ziem kresowych? Otóż po „zwiększonych wysiłkach", po podwojeniu długości istniejących w 1920-ym roku dróg bitych, wskaźnik gęstości wynosi... 3 do 6 km dróg na 100 km². Dodać do tego trzeba, że liczby te są bardzo optymistyczne, wiemy bowiem ile z tych dróg nie zasługuje już dziś na miano „bitych"... nie mówiąc już o tym, ile kilometrów z tego nadaje się do jazdy nowoczesnymi środkami komunikacji i transportu.

Konieczność dostosowania dróg do zmienionych warunków ruchu sprawiła, że i u nas rozpoczęto budowę nawierzchni nowoczesnych. Poprawę w tej dziedzinie da się zaobserwować w stopniu daleko większym, niż poprawę w zakresie budowy dróg w ogóle. Dróg ulepszonych, przystosowanych do ruchu samochodowego jest, niestety, jeszcze za mało. Szereg szlaków aż prosi się o ulepszenie. W pierwszym rzędzie zrealizować by należało chociażby ze względów prestiżowych, plany budowy tzw. Szlaku Marszałka Zakopane — Kraków — Warszawa — Wilno. Szlak ten jest częściowo przebudowany — z Warszawy jednak do Wilna podróż samochodem nastręcza jeszcze wiele „trudności".

NIEMCY 87% — POLSKA 13%

Dróg o nawierzchni ulepszonej posiadamy tylko około 3.000 km, w czym około 1.900 km wybudowano w ostatnich pięciu latach. Jest to karykaturalnie mało, jeżeli się zważy, że Francja posiada 83% dróg państwowych całkowicie zmodernizowanych, Niemcy 87%, u nas zaś modernizacji uległo zaledwie 13% dróg państwowych!

Stan powyższy wypływa z racji zbyt szczupłych dotacyj na rzecz budowy dróg. Nasz budżet drogowy w porównaniu z budżetami innych państw jest śmiesznie mały. Nie będziemy przytaczali tu cyfr. Dla ilustracji jednak podamy, że dotychczasowe środki, przeznaczone na roboty drogowe, wynosiły u nas zaledwie po 4 zł rocznie na jednego obywatela, podczas gdy wydatki państw posiadających gotowy prawie kompleks dróg, wynoszą od 30 do 50 zł na jednego obywatela rocznie.

Ostatnio opracowano 30-to letni program gospodarki drogowej. Przewiduje on pewną progresję wydatków i po zrealizowaniu (po latach 30-tu) i ma doprowadzić naszą sieć drogową do stanu istniejącego obecnie w innych państwach. Według tego programu po 30-tu latach będziemy mieli 120.000 km dróg bitych, co stanowi 30 km dróg na 100 km². W ciągu pierwszych 20-tu lat wszystkie drogi państwowe, w ogólnej ilości 16.350 km mają być zaopatrzone w nawierzchnie ulepszone. Także nawierzchnie otrzymać mają drogi wojewódzkie, 75% dróg powiatowych, o łącznej długości 24.375 km. W drugim i trzecim dziesięcioleciu przewidziana jest budowa 4 do 6.000 km specjalnych dróg samochodowych.

Program powyższy uznać należy za minimalny, niemniej zrealizowanie go stanowić będzie podstawę do stwierdzenia, że nie jest źle. Zastanowić by się tylko należało, czy przypadkiem w roku 1970-ym nie zmienią się nasze wymagania i czy wówczas będzie można powiedzieć, że jest dobrze.

Edward M. Sokopp

Kalendarz imprez krajowych

Data	NAZWA IMPREZY	Rodzaj imprezy	ORGANIZATOR
Kwiecień			
16	Otwarcie Sezonu		Automobilklub Wielkopolski
16	Otwarcie Sezonu Jazdą na regularność	T.-S.	Pomorski Automobilklub
23	Zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn	T.	Automobilklub Polski
29/30	Jazda Konkursowa do Poznania	S.	Automobilklub Wielkopolski
30	Jazda Meldunkowa	S.	Automobilklub Polski
30	Otwarcie Sezonu		Automobilklub Śląski
30 - 3 V	Otwarcie Sezonu — Jazdą Konkursową	T.-S.	Małopolski Klub Automobilowy
Maj			
6	Otwarcie Sezonu Letniego		Łódzki Automobil-Klub
7	Dzień rekordów i próby szybkości	S.	Automobilklub Polski
7	Otwarcie Sezonu Zjazdem na Św. Krzyż	T.	Automobilklub Kielecki
7	Otwarcie Sezonu		Gdyński Automobilklub
7	Otwarcie Letniego Sezonu Sportowego Konkursem Zręczności		Automobilklub Lubelski
7	Otwarcie Sezonu Letniego		Krakowski Klub Automobilowy
12/13/14	Raid po Wielkopolsce	S.	Automobilklub Wielkopolski
14	Wiosenna Jazda Konkursowa (dla osób nienagrodzonych w zawodach A.P.)	S.	Automobilklub Polski
20/21	Nocna Jazda Patrolowa	S.	Automobilklub Wielkopolski
21	Międzyklubowa Jazda regulaminowa P.A. — Ł.A.K.	T.-S.	Pomorski Automobilklub i Łódzki Automobil-Klub
21	Otwarcie Sezonu Jazdą na regularność	T.-S.	Wileński Automobilklub
21	Pokaz i Konkurs Piękności Samochodów		Automobilklub Polski
28/29	Zjazd do Białowieży	T.	Wileński Automobilklub i Automobilklub Poleski
Czerwiec			
4	Jednodniowa Jazda Eliminacyjna	T.-S.	Wileński Automobilklub
4	Ogólnopolski Zjazd na Zaolzie	T.	Automobilklub Śląski
7	Nocna Jazda Patrolowa	S.	Łódzki Automobil-Klub
8	II. Raid Kwalifikacyjny Pań	S.	Gdyński Automobilklub
8	Gymkhana Samochodowa		Krakowski Klub Samochodowy
10—18	GRAND PRIX POLSKI XII Międzynarodowy Raid A.P.	S.	Automobilklub Polski
11/13	Jazda Krajoznawcza wzdłuż ziem odzyskanych	T.	Automobilklub Kielecki
18	Próba sprawności i szybkości	S.	Gdyński Automobilklub
25	Turniej Międzyklubowy A.W. — P.A.	T.-S.	Automobilklub Wielkopolski i Pomorski Automobilklub
25	Jazda orientacyjna w poszukiwaniu mety	T.-S.	Łódzki Automobil-Klub
29	Zjazd Gwiaździsty do Łucka połączony z próbą sprawnego kierowania	T.-S.	Wołyński Klub Automobilowy
29	Doroczna Jazda Konkursowa	S.	Automobilklub Śląski

T — turystyczna, S — sportowa.

Ważniejsze wystawy, salony, konkursy

Kwiecień		
1	Salon Samochodowy (do 8)	Jugosławia, Belgrad
10	Wystawa (do 23)	Bułgaria, Plovdiv
12	Konkurs i Pokaz Elegancji Samoch.	Francja, Antibes-Juan-les-Pins
12	Międzynarodowa Wystawa (do 27)	Włochy, Medjolan
15	Międzynarodowe Targi Wiosenne (do 24)	Jugosławia, Belgrad
21	Wielka Wystawa Rzeszy (do 7.V)	Niemcy, Lipsk
29	XXXI-e Międzynarodowe Targi — XVI-y Międzynarod. Salon Automobilowy (do 8.V)	Jugosławia, Zagrzeb
30	Wielkie Targi Międzynarodowe w Nowym Yorku	Stany Zjednoczone, Nowy York
30	Targi Międzynarodowe (do 7.V)	POLSKA, Poznań
Maj		
12	22-e Szwedzkie Targi Przemysłowe (do 21)	Szwecja, Göteborg
13	Międzynarodowe Targi Paryskie (do 29)	Francja, Paryż
26	8-a Wystawa — Targi (do 28)	Francja, Beaune
28	Wielkie Targi Doroczne	Belgia, Antwerpia
28	Międzynarodowe Targi Śląskie (do 11.VI)	POLSKA, Katowice
Czerwiec		
3	XIX-e Targi Międzynarodowe (do 12)	Jugosławia, Lublana
6	Wystawa Przemysłowo-Handlowa i Rolnicza (do 13)	Holandia, Appingendam
9	21-e Targi (do 26)	Włochy, Padwa

Statystyka motoryzacji

14.231 NOWYCH POJ. MECH. SPRZEDANO W 1938 R.

Poniżej podajemy tabelkę porównawczą ilości sprzedanych i zarejestrowanych poj. mech. w latach 1936, 1937, 1938.

SPRZEDANO

	1936 r	1937 r.	1938 r.
ogółem poj. mech.	4.946	9.969	14.231
sam. osobowych	2.999	5.229	7.203
sam. ciężarowych	553	1.551	2.073
taksówek	126	845	1.212
autobusów	252	490	576
motocykli	974	1.713	2.927
poj. specj.	42	141	240

ZAREJESTROWANO (W RUCHU)

	stan na 1.1.1938	stan na 1.1.1939	rej. przyb. 1938
ogółem poj. mech.	44.200	54.009	9.809
sam. ogółem	33.091	40.413	7.322
sam. osobowych	19.548	24.550	5.002
sam. ciężarowych	6.843	8.609	1.766
taksówek	4.946	5.216	270
autobusów	1.754	2.038	284
motocykli	9.876	12.061	2.185
poj. specj.	1.233	1.535	302

ILOŚĆ ROWERÓW W POLSCE na 1.1.1938 r. według danych Ministerstwa Komunikacji

Województwo	m. st. Warszawa	34.492
„	Białostockie	29.835
„	Kieleckie	62.000
„	Krakowskie	25.365
„	Lubelskie	52.000
„	Lwowskie	26.055
„	Łódzkie	84.374
„	Nowogrodzkie	21.111
„	Poleskie	20.767
„	Pomorskie	131.000
„	Poznańskie	238.799
„	Stanisławowskie	15.010
„	Tarnopolskie	9.365
„	Warszawskie	77.591
„	Wileńskie	22.078
„	Wołyńskie	17.963
„	Śląskie	133.746
		1.001.549

Na 1.1.1936 r. było zarejestrowanych w Polsce sztuk rowerów 653.569.

POLACY BUDUJĄ DROGI W AFGANISTANIE

Trzej inżynierowie polscy pp. Okęcki, Kalinowski i Wichrzycki prowadzą od roku budowę dróg w Afganistanie. Kilka wykończonych już dróg, zjednało inżynierom polskim pełne uznanie fachowców jak i kół rządzących. (Auto)

STEFAN PRONASZKO OTRZYMAŁ PUCHAR AUT. POLSKI

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na posiedzeniu w dniu 8 marca przyznała puchar A. P., przeznaczony dla najlepszego zawodnika polskiego w ogólnej klasyfikacji Rallye Monte Carlo 1939 — p. Stefanowi Pronaszce.

PIERWSZA UWAGA

W Ostendzie, auta parkowane poza specjalnie wyznaczonymi miejscami, „znaczone" są przez policję specjalną nalepką z napisem: „Pan parkuje w niedozwolonym miejscu. Pański numer został zanotowany". Jest to grzeczne ostrzeżenie.

Ettore Bugatti twierdzi, iż za 10 lat nie będzie wozu wyścigowego bez kompresora.

Pojedynek na torze Monza

Na torze Monza odbył się treningowy pojedynek Auto Union i Mercedes Benz. Nuvolari był najlepszy z teamu Auto Union, uzyskując czas 2:29,6 na okrążenie (średnia 168,3 km/g.). Lang na Mercedesie miał 2:27,8 (średnia 170,3 km/g.), Brauchitsch 2:28.

Nowa trasa w Szwajcarii

Wielka nagroda motocyklowa Szwajcarii, która w tym roku wchodzi w skład mistrzostwa Europy odbędzie się nie w Bernie, ale na terenach wystawowych w Zurychu. Trasa dla 250 ccm wynosi 20 rund (97 km), dla wyższych litraży 25 rund (121 km). Wyścig odbędzie się 8 października.

NSU nie poddaje się. Zamiast Fleischmana, który odszedł do DKW, zaangażowała świetnego motocykliste angielskiego, White.

SEZON SPORTOWY OTWARTY

Dwa wielkie wyścigi szosowe otworzyły sezon zagraniczny Mediolan—San Remo wygrał fenomenalny Bartali w czasie 7:31:46 (średnio — 37,333 kmg) przed Binim i Bailo. Wieloetapowy wyścig Paryż—Nicea wygrał Archambaud przed Belgiem Bonduel.

Blaski i cienie yachtingu motorowego

Wywiad z mistrzem Polski, inż. Kołodziejskim

Niekiedy w dodatkach aktualności na ekranie, oglądamy niezwykle emocjonujące sceny. Oto gdzieś w Ameryce odbywa się wyścig ślizgowców. W szalonym tempie prują powierzchnię wody, skaczą z fali na falę, niemal skaczą w powietrze, na koniec wywracają się do wody.

To yachting motorowy — sport ludzi silnych nerwów, błyskotliwej orientacji, szalonej odwagi.

W nieco mniej amerykańskiej formie, sport ten uprawiany jest również i w Polsce. Jaki jest jego stan?

Po fachową i wyczerpującą odpowiedź zwrócić się należy do któregoś z zainteresowanych. Składamy więc wizytę inż. Kołodziejskiemu, niestrudzonemu działaczowi w tej dziedzinie sportu.

— Tak mało wiemy o sporcie motorowym na wodzie, że prosimy panie inżynierze, o krótkie wprowadzenie nas w teren...

— To bardzo proste. Yachting motorowy składa się z dwóch odrębnych części: turystycznej i sportowej. Pierwsza nie interesuje nas zbytnio, bowiem z reguły sprowadza się ona do wypraw wieloosobowymi łodziami na wycieczki itp. Natomiast część druga — to wyścig, walka, szybkość i emocja.

— W Polsce yachting motorowy nie należy do sportów zbyt popularnych. Składa się na to wiele powodów. Jest to sport nie tani. Ślizgowce konsumują znacznie więcej benzyny niż auta, stąd przede wszystkim duże koszty uprawiania tego sportu. Na 100 km. zużywamy około 25 litrów bezyny a do tego jeszcze około 20 proc. oliwy, co bardzo podraża napęd. Od benzyny opłaca się w Polsce podatek drogowy, my z dróg nie korzystamy, słusznym są więc nasze starania, o zwolnienie z tego podatku.

Niemałą bolączką naszego sportu jest brak młodego narybku, dalej przepisy obowiązuje na Wiśle a uniemożliwiające nam jazdę. Otóż dla ślizgowców dozwolona jest szybkość 30 km. na godzinę podczas gdy uzyskanie szybkości poniżej 35 km. g. związane jest z dużymi trudnościami. Podkreślić również dalej należy brak większego zainteresowania yachtingiem motorowym ze strony władz wojskowych. Otaczają one staranną opieką wszystkie sporty motorowe, z wyjątkiem nas. Przecież każdy z nas kierowców łodzi motorowych, to również pożyteczna jednostka z punktu widzenia wojskowego, to dobry w razie konieczności łącznik, to wykwalifikowany motorzysta. Mamy jednak nadzieję, że władze wojskowe zrozumieją nas w końcu i wezmą pod swoje opiekuńcze skrzydła.

— A czy nie sądzi Pan, że poważną przeszkodą w popularyzacji yachtingu motorowego jest drogi sprzęt?

— Kiedy sprzęt nie jest dziś wcale drogi. Posiadamy dziś już nawet krajowe bardzo dobre motory, tanie i dobre łodzie. Za sumę około 2.000 zł można już mieć przyzwoitą łódź, podczas gdy motocykl kosztuje 2.500 zł.

— Sądząc z tych szkopułów stan liczbowy polskiego yachtingu motorowego nie jest zbyt wysoki?

Pracujemy w miarę naszych możliwości. Mamy na Wiśle w Warszawie szereg klubów wioślarskich i żeglarskich, które posiadają specjalne sekcje wodno-motorowe. Poza tym jednostką nie związaną z jakimiś innymi sekcjami wodnymi, jest sekcja yachtingu motorowego Polskiego Touring Klubu, której ja mam zaszczyt być prezesem. Wszystkie te komórki stworzyły komisję, która niedawno weszła się do Yacht Klubu Polski, instytucji należącej do międzynarodowej federacji.

— Niedawno zebrali się przedstawiciele wszystkich klubów warszawskich i uchwaliliśmy szereg rezolucji. Ustaliliśmy również kalendarzyk na rok bieżący. Przedstawia się on następująco: 21 maja wyścig Warszawa—Modlin — Warszawa (org. Oficerski Y. K.), 28 czerwiec — 2 lipiec raid Warszawa — Gdynia (org. Ofic. Y. K.), 23 — 30 lipiec mistrzostwo Polski w Augustowie (org. Yacht Polski), 13—15 sierpnia Maraton Warszawa — Toruń (org. A. Z. S.), 3 wrzesień wyścig okrężny dookoła Mostów oraz wyścig z samochodami i motocyklami Warszawa — Świder — Warszawa (org. P. T. K.). Poza tym mamy w planie różne próby, przeprawy, wycieczki, raidy np. do C.O.P. itd.

To są nasze zamierzenia na nadchodzący sezon.

— Wspomniał pan inżynier o mistrzostwach Polski? Kto jest obecnym mistrzem?

— W kat. do 250 ccm — Danielewicz, w kat. do 350 ccm — Gajęcki, do 500 ccm. — Jesionek, a powyżej 500 ccm — ja. W łodziach o motorach stałych — mec. Nadwatowski. Ten sam prawie komplet i pp. Adelt oraz Penkala są rekordzistami Polski.

— A jakie są rekordy Polski?

— Przepisy międzynarodowe uznają rekordy ustalone na wodach stojących. My więc, aby próbować bić rekordy, musimy jechać do Augustowa, a to związane jest z dużymi kosztami transportowymi. Prób rekordu nie ma więc zbyt dużo i w chwili obecnej rekord szybkości na łodziach o silnikach przyczepnych wynosi 80 km g. a w łodziach o motorach stałych 75 km g. Zagranicą rekordy w łodziach o motorach stałych są większe, niż w łodziach o motorach przyczepnych, ale są to specjalne montowane łodzie a autorami tych rekordów są słynni automobiliści mjr. Segrave czy Campbell lub Gerwood. Obecny rekord świata wynosi 125 km g. (na łodziach o silnikach przyczepnych) i 210 km g. (na łodziach o motorach stałych).

Podobnie jak w automobilizmie lub motocyklizmie istnieje naturalnie i u nas podział na klasy w zależności od litrażu.

— Czy mieli panowie jakieś kontakty z zagranicą?

— Dotąd żadnych. Spodziewamy się dopiero w bieżącym roku pierwszego startu zagranicą na Węgrzech na Balatonie.

— Proszę nas zrozumieć. Jest nas mało. We wszystkich imprezach ciągle te same nazwiska, ciągle ta sama stawka. Nasz sport związany jest z poważnymi kosztami. Mimo to uprawiamy go z największą satysfakcją i przyjemnością. Daje nam bowiem pełnię zadowolenia, daje emocję, zmusza do największego wysiłku, do napiętej uwagi, przytomności umysłu, odwagi i hartu. Czasami przyjdzie nam walczyć z falami, że niesposób utrzymać równowagę. Czasami znów dziesiątki kilometrów w niewygodnej pozycji. Mimo to cieszymy się wszyscy, gdy tylko wyjdziemy na wodę.

W perspektywie światowej

Przeglądając cyfry statystyczne produkcji samochodowej, uderza nas przede wszystkim wysoki stan w St. Zjednoczonych. St. Zjednoczone dystansują wszystkie państwa europejskie razem wzięte zarówno pod względem produkcji jak i ilości posiadanych wozów. Z końcem roku 1938 produkcja wynosiła tam 2.491.000 wozów, a obecny stan dochodzi do 29.211.652, podczas gdy cała Europa może się wykazać zaledwie ilością 9.065.475 wozów.

Znacznie korzystniej przedstawia się natomiast sytuacja Europy, gdy chodzi o produkcję motocykli. Jest to zresztą zrozumiałe, gdy Amerykanie dostarczają tak tanich i rentownych wozów, że nie opłaca im się produkcja niewygodnych motocykli. W tej dziedzinie wiodą prym Niemcy z roczną produkcją 190.000, przed W. Brytanią 67.000, podczas gdy St. Zjednoczone wypuściły w roku bież. tylko 13.500 sztuk. Stosunkowo wysoka jest produkcja roczna Szwecji — 3.200. Brak natomiast zupełnie danych z Rosji, która wykazuje roczną produkcję wozów motorowych 212.853.

W Europie pierwsze miejsce w produkcji samochodów zajmuje W. Brytania, która wypuściła w r. 1938 na rynek 441.619 samochodów, podczas gdy Niemcy miały ich 342.169.

Pogromcy Niemców -- KPW -- faworytem mistrzostw

W piątek, sobotę i niedziele zostanie rozegrany w sali warszawskiej YMCA finał koszykówki męskiej o mistrzostwo Polski.

Po rozgrywkach eliminacvinych do finału zakwalifikowały sie zespoły: KPW (Poznań), Polonia (Warszawa), Cracovia i AZS (Lwów).

Zdobycie mistrzostwa przez drużynę poznańską nie ulega wątpliwości. Forma KPW. jest bez zarzutu i opiera się nie tylko na reprezentacyjnej piątce, ale i na b. dobrych rezerwach.

Kwestia wicemistrzostwa iest za to sprawą otwartą. Do drugiego miejsca pretenduje zeszloroczny mistrz Cracovia oraz warszawska Polonia.

Porównywując obie drużyny dojdziemy do przekonania, że obrona krakowska Resich — Pluciński iest lepszą od dwójki defensywnej gospodarzy.

Natomiast pierwszemu atakowi Polonii: Jaźnicki — Szczygieł (lub Bartosiewicz) — Gregolajtys dajemy przewagę ale już o wiele mnieisza nad atakiem Cracovii.

W sumie więc siły obu zespołów są wyrównane. Czy zadecyduie w tym wypadku własna publiczność, zobaczymy w sobotę.

Akademicy lwowscy nie sprawią chyba żadnej niespodzianki, są zespołem dobrym strzałowo i zgranym, nie dadzą się tak łatwo pokonać, ale jednak ustępują klasą Cracovii i Polonii, nie mówiąc już o KPW.

Program rozgrywek przedstawia się następująco:

Piątek 24 bm. godz. 19-ta Cracovia KPW Poznań; godz. 20.30 AZS Lwów --Polonia.

Sobota 25 bm. godz. 19-ta Cracovia — Polonia; godz. 20.30 AZS Lwów — KPW. Poznań.

Niedziela 26 bm. godz. 19-ta AZS Lwów — Cracovia, godz. 20.30, Polonia — KPW Poznań.

Przypominamy dotychczasowych mistrzów: 1929 — Cracovia, 1930, 1931, 1932 — AZS Poznań, 1933, 1934 — YMCA Kraków, 1935 — Polonia, 1936 — KPW Poznań, 1937 — AZS Poznań, 1938 — Cracovia. (jj).

NIE BĘDZIE TURNIEJU MIAST

Turniej miast w siatkówce kobiecej mający odbyć się w Toruniu, został ostatecznie przez PZPR. odwołany.

Wobec ostatnich wypadków politycznych, udział reprezentacji Pragi Czeskiej stał się nieaktualny, a Bukaresztowi czy Tallinowi nie opłacała się daleka podróż wobec pewnych porażek z czołowymi zespołami polskimi.

PANIE NA PLANSZY

Drugi już raz z rzędu nie odbył się finał eliminacji szermierczej pań do mistrzostw Polski. Za pierwszym razem skrewili sędziowie, tym razem zbyt późno rozpoczęte zawody musiały zostać przerwane dla braku sali.

Trzeba pochwalić panie, że mimo wysokiej stawki, o jaką toczyły się zawody, nie dały się ponieść nerwom i walczyły bardzo poprawnie i ładnie.

Do eliminacji stanęło 10 pań. Do finału zakwalifikowały się: z jednej grupy Seriol, Gruberowa i Mondrałówna, z drugiej Laskowska, Nawrocka i Ornochówna. Niespodzianką było odpadnięcie Szrejderowej która mimo to musi być brana pod uwagę na ew. wyjazd do Budapesztu podobnie jak Duch-Markowska, która nie startowała będąc po chorobie.

P. mjr. Segda będzie miał trudne zadanie wyeliminowania z kilkunastu pań siedmioosobowej ekipy—jak z niego wybrnie trudno przewidzieć. Naszym zdaniem pierszeństwo powinny mieć zawodniczki młode, a utalentowane.

Wiązanka zagadnień

dla sejmiku wioślarskiego

W niedzielę 26 bm. obraduje w Warszawie sejmik wioślarzy, jedyna bodajże instytucja, w której o losach całego sportu wioślarskiego w Polsce głos zabierać mogą delegaci poszczególnych klubów wioślarskich.

W sporcie wioślarskim działo się dotąd znośnie, nie było żadnych tarć, nie było poważniejszych wstrząsów, stąd też sejmiki P. Z. T. W. miały charakter wybitnie zrównoważony, tak, że ochrzczono je nazwą „Wielki Niemy".

Rok ubiegły był jednak przełomowy, bo całkiem nieoczekiwanie „wielki niemy" przemówił.

Delegaci klubów, widząc, że wioślarstwo nie znajduje dostatecznego uznania u czynników miarodajnych, że chwile, w których najwyżsi dostojnicy Państwa zaszczycali swą obecnością regaty o mistrzostwo Polski należą już do przeszłości, rzucili hasło walki o należytą pozycję wioślarstwa w sporcie polskim.

Drugim czynnikiem, który niepokoił delegatów, była obojętność władz P. Z. T. W. wobec uprawnień i udogodnień jakie otrzymują inne państwowe związki sportowe. Brak inwestycyj koniecznych dla należytego rozwoju sportu wioślarskiego, trudności w otrzymywaniu terenów pod przystanie wioślarskie w związku z planami regulacji miast i wiele innych drobniejszych zagadnień wywołały dość ożywioną dyskusję, w której wyniku zarówno zarząd, jak i delegaci wysunęli szereg postulatów.

Czy w roku bieżącym będzie podobnie czy inaczej, trudno przewidzieć, należy jednak raczej oczekiwać nie mniej ciekawej dyskusji niż na sejmiku poprzednim, choćby z tego względu, że rok obecny jest rokiem przedolimpijskim i decydującym o przyszłych sukcesach w Helsinkach.

Czy w wioślarstwie od roku zaszły jakieś zmiany na lepsze lub na gorsze? Raczej nie, wszystko idzie po staremu i nic nie wskazuje na zbliżanie się jakichś zmian.

Kluby wioślarskie pracują dobrze, często nawet bardzo dobrze.

Kto ma dbać o podwyższanie się poziomu naszego wioślarstwa, kto powinien opiekować się kadrą olimpijską, kto winien zabiegać o trenera zagranicznego - specjalistę dla takiego talentu, jakim jest Verey, kto powinien w większym stopniu wzbogacać program spotkań z zagranicznymi przeciwnikami i czy te rzeczy w ogóle są wskazane lub nie, na to bezspornie winien nam dać odpowiedź niedzielny sejmik wioślarski niezależnie od załatwienia lub odrzucenia takich czy innych wniosków komitetów lokalnych. Czy słuszne są te przewidywania, czy mamy prawo oczekiwać, że obrady sejmiku potoczą się pod kątem troski o lepsze jutro polskiego wioślarstwa, o tym dowiemy się już za kilka dni.

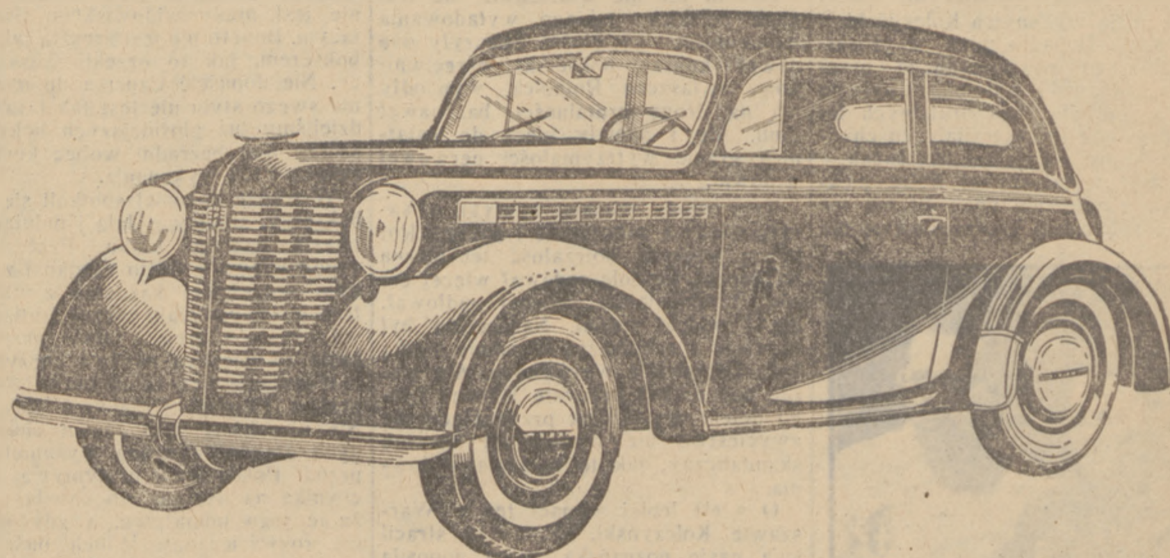
W. K.

KANDAHAR

W Muerren odbył się pierwszy bieg zjazdowy w nowej konkurencji Kandaharu, którą po aneksji Austrii przeniesiono z St. Anton do Chamonix. Jednocześnie jednak Niemcy zorganizowali ostentacyjnie w St. Anton kombinację alpejską na trasie identycznej, jak dawny Kandahar przy udziale elity Niemiec. Nawet Włosi woleli jednak pojechać do Szwajcarii zamiast do Austrii. Oba konkursy odbywały się na świeżym śniegu, którego ofiarą padło wielu znanych zawodników.

W Mürren odbyły się dwa biegi zjazdowe i slalom. Pierwszy bieg wygrał Couttet przed Agnelem i Romingerem, drugi bieg Molitor przed Chierroni, Romingerem i Couttet: slalom Rominger przed Besson i Molitorem. W ogólnej klasyfikacji zwyciężył mistrz świata Rominger przed Couttet, Agnel, Besson i Chierroni. Wśród pań triumfowała Angielka Steedman przed Szwajcarką Fuchs i Francuzką de la Fressange.

W St. Anton mistrz świata Jennewein, Walch i Lantschner pogrzebali swe szanse w miękkim śniegu. Ziazd wygrał Clausing przed Schwablem, slalom Lantschner przed Cranzem; kombinację Rudi Matt. Wśród pań triumfowała naturalnie Christl Cranz.



Odpowiedzi Redakcji

P. Rom. Zaj. — Jasło. Włochy: Gerosa; de Mazzeri, Rossi; Dionisi, Rauth, Innocenti, Venturi, Gasparini, Bruciamonti. Jugosławia: Richar; Pogacnik, Zutnic; Stipetic, Gregoric, Pavletic; Kacic, Gogola, Lombar; Erzen. Finlandia: Brom; Hedman, Lindahl; Sjöberg, Nyholm, Granström, Lappalainen, Mikalunas.

P. Wład. Smrok. — Sulisławice. Długość stołu 275 cm, szerokość 152 cm, wysokość 80 cm, wysokość siatki 15 cm.

K. S. Ruch, W. Hajduki. Sprawę poruszoną przez Panów naświetlamy w specjalnym artykule. Wyjaśnieniem tego co pisały inne pisma nie zajmujemy się. Dziękujemy za źródłowe dane.

P. inż. A. Kel. Katowice. Życzenie Pana zakomunkowaliśmy P.K.Ol. Stanowisko zupełnie słuszne. Redaktor S. dziękuje za miły list.

P. St. Drozd. Grabów. — Roczniki Przeglądu Sportowego są do nabycia w administracji w cenie 8 zł (plus porto 2 zł).

„Wooderson". Łódź. Na ustaleniu wartości bezwzględnej wyników. Opierano się na długoletnim doświadczeniu. 497 pkt. i 137,5 pkt. Całość zagadnienia parokrotnie wyjaśnialiśmy.

Al. Reksza i M. Strzelecki

CHŁOPCY KOPIĄ PIŁKĘ

POWIEŚĆ

CZĘŚĆ PIERWSZA

DWA POKOLENIA

18)

Kamienica warszawska (rok 1914) jest widownią niecodziennego zajścia: policja siłą aresztuje młodego Szarugę. Podczas tej „akcji" w suterynie rozgrywają się tragiczne sceny, które po swojemu komentuje po tym stróż domu.

Stasiek słysząc to, poderwał się w kierunku stróża, jednak Hieronim powstrzymał go i nakazał milczenie.

Przypuszczenie zapijaczonego Józefa nie było zgodnie przyjęte. Wiele kobiet brało w obronę Janka, odpierając z oburzeniem domysły jakoby miał być złodziejem.

— Co tam Józef gada. Gotowam przysiąc, że ten dzieciak nie wziął nigdy nic nikomu.

— Ma pani rację, to był dobry chłopaczyna, wesoły i taki usłużny. Szkoda go...

A już wszyscy bez wyjątku rozwodzili się nad ciężkim losem Szarugowej.

— Moja pani, jak się na kogo zacznie walić nieszczęście, to i końca nie widać. Czym ta bidna Szarugowa tak sobie zasłużyła. Tyrała kobita jak koń, od gęby sobie odejmowała, aby wyżywić swoje dzieciaki i tak ją ciężko Pan Bóżg pokarał...

— Co komu pisane, droga pani, to go nie ominie. Tak się musiało stać i tak się stało!..

— I pan Józef mówi, że ten Janek porwał się na stójkowego?

— Na swoje oczy nie widziałem — tłumaczył stróż, — ale słyszałem, jak te ziandarmy opowiadali. Pan starszy chciał go brać siłą, kiedy nie mógł inaczej. A Janek łap za siekierę. Zabijta mnie — powiada — a nie pójdę. Wtedy pan stójkowy wyciągnął nagana, a Janek bez namysłu ciach go w łeb... Więc pan „tajny" zaczął strzelać...

— Panienko Ostrobramska, gdzie takiemu chłopaczynie na stójkowego!...

— A no widzi pani — Józef skręcał w bibułce papierosa. — To był odczajny chłopak, ten Janek!...

— A czy tyż będzie żył, panie Józef?...

— Kto go tam wie! Musieli go ciężko postrzelić i poszarpać, bo krew z niego leciała, jak z prosiaka...

— Boże, Boże — zawodziła sąsiadka Szarugów — co to się dzieje na tym świecie. Przedwczoraj tajniaki zabili dwóch robociarzy na Woli, dziś znów Janek! Kiedy skończy się te ruskie panowanie...

— Głupstwa pani gadasz! — zgromił kobietę stróż. — Porzundek musi być. A co, mają zabijać stójkowych? Porzundku trzeba pilnować i basta. Cysarza w tym głowa, nie panina, ani moja!..

Jeszcze długo w noc podwórko szemrało rozmowami, tych, którym nie dawała zasnąć tragiczna rozprawa policji z Jankiem. W mieszkaniu Szarugów słychać było nieustający płacz dzieci, które bezskutecznie starała się uspokoić najstarsza siostra Stefa. Szarugową — według informacji stróża — zatrzymano w cyrkule i los jej był tak samo niepewny, jak życie Janka...

Nasi chłopcy długo w noc kręcili się na swoich łóżkach. Widok niesionego Janka, zbryzganego krwią, nawpół umarłego nie dawał im zmrużyć oczu, nie pozwalał im myśleć o czymkolwiek innym.

— Jeszcze jedna ofiara przeklętego caratu — szepnął w pewnej chwili Hieronim, a szept jego był taki jakiś złowieszczy, że leżący obok Stasiek, aż się wzdrygnął. — To się musi skończyć, Stasiu, powiadam ci, że to się musi skończyć...

Bladzi, z podkrążonymi oczami poszli nazajutrz do szkoły, a w drodze Hieronim przestrzegł brata, aby najlepiej nie opowiadał o tej historii nikomu, najwyżej tylko chyba Felkowi.

Opowiadanie Staśka zrobiło na Cudaczu potężne wrażenie. Nie zadawał co prawda żadnych pytań, nie interesowały go widać szczegóły, samym faktem był jednak widocznie wstrząśnięty. Podczas wielkiej pauzy zakomunikował klasie ni stąd, ni zowąd, że nie będzie mógł wziąć udziału w wyznaczonym na ten dzień treningu i kierownictwo nad grą obejmie za niego Stasiek.

— Pan kapitan stracił jakoś zapał — próbował go zahaczyć Stawicki, ale Felek zbył zaczepkę milczeniem.

Po lekcjach zaś odwołał na bok Staśka i powiedział:

— Słuchaj, bracie, czy Hieronim przeczytał tę książkę, którą mu dałem? Przepraszam, że się upominam, ale mi potrzebna, bo muszę ją dziś oddać...

— Szkoda, że mi nie powiedziałeś wczoraj, Hieronim byłby ją zabrał do szkoły.

— To może wpadnę do was dziś wieczór, jeśli pozwolisz? Będę akurat w waszych stronach...

— Ależ, proszę bardzo!

— Dobra jest. Hieronim już wyszedł chyba, bo ich klasa dziś miała mniej lekcji, trzeba by go było uprzedzić, że wpadnę wieczór, może się będzie akurat wkuwał?

— Hieronim, bracie, nie potrzebuje wiele czasu na wkuwanie — z dumą uśmiechnął się Stasiek. — Jemu, jak wiesz, wystarczy godzina, dwie i gotowe!

— No to żyj! I dziś trenujcie tylko stopping.

— Tak jest, panie kapitanie! A dlaczego ty dziś nie możesz pójść?...

— Mam, uważasz, pewną pilną sprawę do załatwienia... Muszę się śpieszyć. Czołem...

Wbrew swemu zwyczajowi, Cudacz zbiegł szybko ze schodów, nie zamieniając z nikim ani słowa i pobiegł prosto w kierunku domu.

(c. d. n.)

O klasę słabiej niż w Poznaniu

walczą Włosi podczas remisowego meczu z Warszawą 8:8

Włosi wypadli w Warszawie o wiele gorzej niż w Poznaniu. Może wyszły na jaw trudy meczu niedzielnego i trudy polskiej kuchni, której sobie nie żałowano, jako że w Warszawie waga nie obowiązywała. Raczej jednak przeciwnik był niewdzięczniejszy do pokazania walorów — mniej stylowy. Taki Musina w walce z Szymurą zademonstrował prawdziwą klasę, a w Warszawie uganiał się za prymitywnym Polakiem, napróżno próbując go znokautować. A to nie jest widowiskiem budującym, chyba że taką misję wykonywa Kolczyński.

Tak samo Bonadio miał w Pisarskim dobrego równorzędnego przeciwnika, Milewski natomiast był po prostu celem dla jego brutalnych lewych prostych które trafiały co chwila nieruchomy cel, jakim był Polak.

Kowalski wypunktował Peire pięknie i klasycznie, ale pozwolił mu też pokazać siłę ciosu. Woźniakiewicz nie



TRENER i UCZEŃ
Claus i Nardecchia

pozwolił w ogóle bić się Włochowi ośmieszając trochę jego pogoń za nokautem. Wreszcie spotkanie Koziołek — Paoletti było zawsze ciekawą walką dwu stylów, ofensywnego i defensywnego, spotkanie Sobkowiak—Paoletti było starciem dwu identycznych niemal pięściarzy. Widowiskowość pierwszego meczu była więc większa. Tylko jednego meczu mógłby więc pozazdrościć Poznań Warszawie. Meczu much Rotholc — Nardecchia.

Dawno już nie widzieliśmy na ringach polskich takiego wyładowania namiętności i zaciętości. Spaczyły one nawet kunszt bokserski przeciwników, zwłaszcza Rotholca, wywiodły ich na drogę brutalności, ba, nawet fauli. Ale i napięły mecz do ostatnich granic wytrzymałości nerwowej widowni.

Trzy rundy wielkiej bijatyki wykazały większą zaborczość i energię Rotholca, większą dojrzałość techniczną Nardecchi. Rotholc zadawał więcej ciosów i mocniejsze, więcej pudłował, ale i więcej trafiał. Nardecchia był czystszy i celniejszy. W sumie walka była kompletnie wyrównana. Ale biorąc pod uwagę precyzję Włocha i jego defensywę, wynik przyznający mu zwycięstwo nie wydaje mi się tak skandaliczny, jak to uważała widownia.

O wiele lepiej wypadł też w Warszawie Kolczyński. Poprostu stracił swą pasję poznańską, która ponosiła go na manowce, walczył spokojnie, zimno, czekał... Prędko doczekał się tej okazji, którą tyle razy przeoczył w Poznaniu. Już w pierwszej rundzie piękny prawy sierp musnął podbródek i posłał Włocha na deski do „9". W drugiej trafił drugi raz, wykorzystał desperacką kontrofensywę Garbarina, by znaleźć dystans dla swej prawej i wkrótce Włoch leżał na ziemi, trzymając się za głowę.

Nie był to nokaut klasyczny. Było to poprostu typowe dla Kolczyńskiego kompletne obezwładnienie przeciwnika.

Kolczyńskiemu należał się odpoczynek po Poznaniu, ale swą walką wtorkową się nie zmęczył. Zmęczył się natomiast Czortek i to zupełnie niepotrzebnie. Przecież naszym celem są mistrzostwa Europy w Dublinie. I oto w przededniu tego turnieju nasi reprezentanci, i to ci najlepsi, najbardziej murowani, walczą często po dwa razy w tygodniu, chodzą oblepieni plastrami, są wychudli, zniechęceni. A czekają ich jeszcze dwie niedziele mistrzostw Polski. Czy obóz przed Dublinem ograniczy się do tego, że będą leczyli rany i odpoczywali? Czy Sztamm będzie ich pielęgniarką, zamiast być nauczycielem?

Trzeba by o tym pomyśleć, bo inaczej może być źle w Irlandii.

Forma Czortka jest w tej chwili zła. Ma on poprostu dość boksu, walczy rutyną, instynktem a nie sercem i głową. Z Bonettim walczył lepiej w Warszawie, niż w Poznaniu może dlatego, że stawka była mniejsza. Walczył rozsądnie i spokojnie.

Ale walczył też blado i nudnie. Ciułanie punktów przy każdej okazji nie jest nigdy widowiskiem porywającym. Bonetti nie jest zresztą tak złym bokserem, jak to orzekli warszawiacy. Nie dopuścić Czortka do narzucenia swego stylu nie jest tak łatwo. Widzieliśmy już głośniejszych bokserów, którzy byli bezradni wobec koncepcji Polaka i ich wykonania.

W wadze koguciej spotkali się dwaj bokserzy, stojący z dala i polujący na okazję nagłego ataku. Przez dwie rundy udawało się to rzadko i z równym szczęściem każdemu z nich, w trzeciej Sobkowiak zaczął trafiać prawa czysto i precyzyjnie i przechylił szalę zwycięstwa na swą korzyść.

Woźniakiewicz zaimponował — wygrał z Peirem wyżej niż Kowalski. Nie ujrzeliśmy tym razem chaotycznych ataków z brodą wysuniętą naprzód. Polak lewą utrzymywał przeciwnika na dystans, co chwila paraliżując jego inicjatywę, a gdy wreszcie rozwścieczony Włoch puścił się w pogoń za przeciwnikiem, spotkał się nie z respektem, ale z nieoczekiwanymi i dotkliwymi kontratakami. Tylko parę razy pokazał Peire Warszawie, co za możliwości w nim tkwią. Poza tym każde starcie bokserów przynosiło punkty Polakowi i kończyło się nauczką Włocha. Było to klasyczne zwycięstwo na punkty; pierwsze tak klasyczne w karierze polskiego zabijaki.

Trzy ciężkie wagi były bardzo słabe. Milewski kończył walkę z twarzą okrytą skorupą krwi. Lewa Włocha trafiała bezustannie jego twarz, a Polak ani przez chwilę nie umiał osłabić uderzenia unikiem. W tych warunkach trudno było trafić celnie Włocha prawą lub lewą, zwłaszcza, że Bonadio był ruchliwy i nieuchwytny.

Musina ze znudzoną miną zmanierowanego aktora z prowincji, starał się znokautować tłuściutkiego Cendlaka, który nie czuł respektu przed sławnym nazwiskiem i do ostatniej chwili rzucał się na swego przeciwnika, Przedstawienie, które dał Włoch pod koniec było jeszcze gorsze niż walka. Najpierw pokazał język publiczności, potem krzyknął parę słów nieparlamentarnych. Uspokoił go dopiero Klaus paroma siarczystymi policzkami.

Archacki dobierał się początkowo do Lazzariego wcale energicznie, ale potem dostał potężną ilość ciosów, z których jeden rzucił go nawet na deski.

Cyrk był wyprzedany. Publiczność zachowywała się z prawdziwie południowym temperamentem, dostrzegając jednak tylko same dobre strony bokserów polskich, a same złe włoskich. Specjalną antypatią cieszył się sędzia ringowy włoski p. Cerni, który miał nieszczęście prowadzić walkę Rotholc — Nardecchia, mimo że nie on wydawał werdykt, który spotkał się z burzliwymi protestami. Do końca witały jego pojawienie się na ringu gwizdy. Tymczasem p. Cerni był sędzią bezstronnym i doskonałym. Przy jego mniejszej tolerancji Rotholc mógłby złapać parę ostrzeżeń, choćby za swą kontuzję czaszki, której się nabawił, bijąc głową w zęby przeciwnika.

Ogólny wynik meczu 8:8 jest zasłużony, choć stolica uważa, że wygrała mecz 10:6. Wynik remisowy z reprezentacją Italii zespołu, który ma takie wagi ciężkie, jest jednak aż nadto pochlebny.

Wyniki szczegółowe:

W. musza: Nardecchia (R) bije Rotholca; w. kogucia Sobkowiak (W) bije Paoletti. W. piórkowa: Czortek (W) bije Bonetti. W. lekka: Woźniakiewicz (W) bije Peire. W. półśrednia: Kolczyński (W) nokautuje w II rundzie Garbarino. W. średnia: Bonadio (R) bije Milewskiego. W. półcieżka Musina (R) bije Cendlaka. W. cieżka: Lazzari (R) bije Archackiego.

St. R.



8-KA REPREZENTACYJNA WŁOCH
przegrała w Poznaniu z reprezentacją Polski, a zremisowała w Warszawie z drużyną stolicy. Stoją od prawej: Nardecchia, Paoletti, Bonetti, Peire, Garbarino, Bonadio, Musina, Lazzari i trener Steve Klaus

Włosi niezadowoleni z wyników

Claus wytyka błędy Polakom

Przed szatnią Włochów panuje po meczu tłok nieopisany! — Ledwie udaje się nam przepchnąć przez zwarty tłum entuzjastów polujących z zapałem na autografy zagranicznych zawodników.

Włosi, którzy ledwie sobie mogą dać radę z odganianiem natrętów, czują się jednak połechtani bezgranicznym podziwem młodocianych miłośników boksu... Mimo to jednak nastrój w obozie włoskim jest fatalny i na wszystkich twarzach maluje się rozczarowanie.

SKARGI NA SĘDZIÓW

— Wiemy, że omyłki i przeoczenia są nieuniknione przy takich spotkaniach — mówi kierownik ekspedycji p. Mazzia — ale tym razem skrzydzono nas ponad miarę. W Poznaniu orzeczenia sędziowskie pozbawiły Bonadio i Musinę zasłużonego zwycięstwa, a dziś znów wypada nam kwestionować wyniki dwóch, a bodaj nawet trzech walk. Mecz Paolettiego z Sobkowiakiem był bowiem mohn zdaniem zupełnie wyrównany, a poza tym uważam, iż Bonetti miał wyraźną przewagę nad Czortkiem, a Peire wygrał z Woźniakiewiczem. Szczególnie jaskrawym jest ten ostatni wypadek, gdyż podczas gdy Polak walił na oślep i bezplanowo, Peire walczył pięknym czystym stylem. A styl bywa przecie zawsze uwzględniony przy ostatecznej ocenie...

Rozczarowała mnie także bardzo publiczność, która wykazywała równie wielki entuzjazm jak brak znawstwa oraz stronniczość. Przypominam sobie, iż w ubiegłym roku publiczność była o wiele bardziej obiektywna.

...I NA PUBLICZNOŚĆ

Na publiczność skarży się również sędzia włoski p. Czerny.

— Ciągłe gwizdy galerii, odnoszące się niekiedy i do mojej osoby, nie miały przeważnie żadnego uzasadnienia i były dowodem zupełnej ignoracji. Czyż można naprzykład winić arbitra i wymagać ostrzeżenia w wypadku, gdy jakiś cios mimo woli ląduje na łopatce przeciwnika jedynie naskutek jego niespodziewanego obrotu?... Ze względu na nastawienie widzów przymykałem wielokrotnie oko na faule Polaków i tymbardziej boli mnie niesprawiedliwość publiczności. Zawodnika takiego, jak Cendlak powinienem był właściwie w drugiej rundzie wogóle wykluczyć z ringu, gdyż sposób jego walki nie ma nic wspólnego z zasadami sztuki pięściarskiej.

U BOKSERÓW

Podczas gdy trener Klaus troskliwie opatruje kontuzje zawodników, prosimy ich o streszczenie w kilku słowach swych wrażeń.

— Archacki nie jest dla mnie równorzędnym przeciwnikiem — powiada Lazzari, przyklepując plaster pod rozbitym okiem — ale temniemniej trudno mi było z nim walczyć, gdyż ma on jakiś dziwaczny styl całkowicie odmienny od mojego. Dały mi się kilka razy we znaki jego lewe sierpy.

Paoletti przyznaje, że Sobkowiak od czasu spotkania w Rimini bardzo się polepszył.

— Ale — ciągnie dalej — nie miał on nade mną faktycznej przewagi i gdybym zaraz w pierwszej rundzie był bardziej zdecydowany, zwycięstwo moje byłoby bezsporne.

— Czortek ma diabelnie silny cios — mówi Bonetti — i w Poznaniu rzeczywiście mnie pokonał, lecz dziś bynajmniej nie był w takiej formie i nie czuję się zwyciężonym.

POSINIACZONY NARDECCHIA

A oto zjawia się także Nardecchia:

— Cieszę się bardzo, że tym razem nareszcie zwycięstwo moje nad Rotholcem było przekonywujące i uznano moją wyższość, tym bardziej, że walczył on bardzo nie fair. Nie chcę być gołosłownym. Niech pan spojrzy...

Nardecchia bez wahania spuszcza spodnie i pokazuje siniaki poniżej pasa.

Najbardziej rozżalony jest jednak Musina, ale to głównie na publiczność, która wyprowadziła go zupełnie z równowagi, o czym świadczy zresztą pożałowania godny incydent na ringu. Swego przeciwnika mistrz Europy zbywa pogardliwym milczeniem... Przygryza wargi ze zdenerwowania i kończy z zawziętością:

— Nie przyjadę więcej do Polski, żeby mnie nawet ozłocili!

Zwracamy się na koniec do trenera Klausa z zapytaniem, jakie wyniósł wrażenia z wyprawy do Polski.

ZA DUŻO FAULI

— Uważam, że Sztam powinien przede wszystkim nauczyć swoich chłopców walczyć nieco czyściej, gdyż inaczej na terenie międzynarodowym grozić będzie niejednemu dyskwalifikacja.

Taki Woźniakiewicz naprzykład jest dla mnie conajwyżej materiałem na pięściarza. Mógłby zostać może dobrym bokserem, gdyby się najpierw nauczył boksować... Ale nie wiem, czy jego aparat myślowy nie pracuje na to zbyt powoli.

Co do Czortka, to sądzę, że jeśli nie podciągnie się w formie — będzie miał poważne trudności, aby sprostować Corteneslemu, który obecnie zdolny jest do wielkich wyczynów. Czortek myśli w starciu wyłącznie o zadawaniu ciosów, atakuje bez przemyślanej taktyki, wysuwając głowę naprzód i w ten sposób nadziewa się łatwo na uppercuty. Zresztą za dowód słuszności mych słów służyć może jego zdeformowana od ciosów twarz.

Kolczyński dziś walczył o wiele lepiej aniżeli w Poznaniu, ale mimo to uważam, że chwilowo pod względem kondycji nie stoi na wysokości zadania. A w walce, w której nie zwycięży przez k. o., kondycja fizyczna i dobra końcówka mieć dlań może kapitalne znaczenie.

Oba mecze rozegrane w Polsce utwierdziły mnie zresztą w przekonaniu, że drużyna włoska przejść musi przed Mistrzostwami Europy jeszcze twardą szkołę i że przeprowadzić w niej musimy kilka doniosłych zmian.

Dr. F. Wolman

Przeciążeni bokserzy

Jasiński musiał startować w mistrzostwach śląskich, jeśli chciał bronić tytułu mistrza Polski. Tak mówi regulamin PZB. Nie usprawiedliwia to jednak stanowiska delegata PZB, który obowiązany był po kontuzji Ślązaka natychmiast przerwać walkę. W ogóle należało i należy zwalniać reprezentantów Polski (jeśli chce się mieć drużynę w formie), od obowiązku uciążliwego ryzykownego wywalczania sobie prawa startu w mistrzostwach Polski. A jeśli jest to niemożliwe, ze względu na prestiż mistrzostw, należy organizować mistrzostwa w terminie, w którym nasi zawodnicy nie są potrzebni do innych zadań. Jest bowiem absurdem wymagać od bokserów, aby byli w szczytowej formie na początku marca (mecz z Finami, Włochami i Łotwą) potem na początku kwietnia (mistrzostwa Europy). Na to nie stać nawet boksera zawodowego.

Rozkład wielkich imprez w sezonie musi być sprawiedliwszy i logiczniejszy. Proszą o to zdrowy rozsądek, prestiż boksu i... sami pięściarze.

Trzech Węgrów w Dublinie

Węgrzy wyślą do Dublina tylko trzech bokserów, których nazwiska zostaną ustalone po zakończeniu mistrzostw. Na mistrzostwach iest wiele niespodzianek: 17-letni Varga pobił reprezentanta Bogacsa. W bardzo dobrej formie jest Frigyes, mimo służby wojskowej.

„Czortek uchodzi za najlepsze piórko Europy — powiedział Frigyes — postaram się to zdementować w Dublinie. Pobiłem go już w r. ub. Dlaczego nie miałbym go pobić teraz".

Do Dublina pojedzie tylko trzech bokserów, prawdopodobnie Frigyes, Mandi i Bondi. (E. B.)

Bydgoszcz -- Grudziądz 9:7

W Grudziądzu w wypełnionej do ostatniego miejsca sali Teatru Miejskiego odbyło się trzecie międzymiastowe spotkanie bokserskie Bydgoszcz — Grudziądz.

Mecz wygrała zasłużenie Bydgoszcz w stosunku 9:7 i zdobyła puchar na własność.

W muszej Grudziądz zdobył przez mało znanego Wiśniewskiego dwa punkty walkowerem spowodu niedopuszczenia przez lekarza Karpińskiego do walki.

W koguciej „weteran" Borowicz (10-krotny mistrz miasta!) — zremisował z Dulką (G). Obaj mieli silny cios i polowali na k. o.

W piórkowej Wandzelewicz (B) po chaotycznej walce zremisował z Nowakowskim, chociaż ogłoszono bygoszczanina zwycięzcą. Szeroko reklamowany „gwiazdor" bydgoski zawiódł zupełnie.

W lekkiej Richter II (B) wyraźnie przegrał z dobrym technicznie Wildińskim.

W półśredniej walka Richtera I (B) z obiecującym „Zakrzewskim" zamieniła się w masakrę i w trzecim starciu została przerwana spowodu silnego krwawienia Richtera. Ogłoszono remis!

W średniej Urbaniak (B) wypunktował Wrosza, a w półciężkiej Kiciński (B), który przeważał w pierwszych dwóch starciach, zremisował z Kołodziejewskim.

W ciężkiej Łukowski (B) zwyciężył walkowerem.

W ramach meczu międzymiastowego odbył się finał o mistrzostwo Pomorza w wadze piórkowej. Spotkali się rewelacyjny Czerniak z Sokoła bydgoskiego (w Toruniu trzy swoje walki wygrał przez k. o. i żywiołowy choć surowy technicznie Igielski z WKS Gryf Toruń, mający na rozkładzie utalentowanego Skierkę (Sokół Tczew).

Czerniak z miejsca przejmuje inicjatywę. Poluje na żołądek, trafia dość celnie, jednak na razie bez specjalnego skutku. W drugim starciu ta sama sytuacja, ale pod koniec rundy więcej z walki ma ruchliwy Igielski. Z początku trzeciej celny sierp zachwiał zupełnie Igielskim, k. o. wisi w powietrzu. Czerniak nie wykorzystuje jednak sytuacji. W ostatniej fasie walki Igielski daje z siebie wszystko. Ostateczny wynik remisowy, ponieważ jednak trzeba było wskazać zwycięzcę, powinien nim być raczej Czerniak. Sędziowie rozstrzygnęli inaczej.

OSTROWIEC KIEL. K.S.Z.O. — team Resovia — H.C.P. 10:6. Stachurski I (na pierwszym miejscu K.S.Z.O.) wygrywa z Wróblewskim II, Krajewski przegrywa przez dyskwalifikację z Sodołem. Woźniakowski wygrywa z Wróblewskim I, Kocjan wygrywa z Gacą. Stachurski II zremisował z Kazimierczakiem II, Kubicki oddaje pkt. w. o. Bednarczykowi z powodu nadwagi. Bijasiewicz remisuje z Bednarczykiem i w ciężkiej Franczak wygrywa na pkt. z Kazimierczakiem.

SŁOWACJA W FIBA

Bokserzy słowaccy zwrócili się do FIBA z prośbą o przyjęcie ich do związku międzynarodowego. Zadecyduje o tym kongres w Dublinie.



PIĘKNY REWANŻ KOWALSKIEGO
Bokser warszawski i pokonany przez niego Włoch Peire (z lewej).

Z tego grona zostaną wyeliminowani

32 finaliści mistrzostw Polski

	Warszawa	Wilno	Białystok	Kraków	Śląsk	Łódź	Poznań	Pomorze	Wołyń	Lwów	Lublin	
w. musza	Rotholc	Lendzin	Michalski	Juszczyk	Pawlica Jasiński	Kamiński	Walkowiak	Jarnuszewski	Semeniuk	Lubiński	Zieliński PKS	w. musza
w. kogucia	Sobkowiak	Nowicki	Górecki	Łęczyński	Jarząbek	Marcinkowski	Koziołek	Krzemiński	Łatrak	Górecki	Cholna	w. kogucia
w. piórkowa	Czortek	——**)	Piotrowicz	Czuba	Rudzki	Arndt	Skałecki	Igielski	Prącek	Sidelnikow	Zalewski	w. piórkowa
w. lekka	Kowalski	Berg	Szuster	Mieczysławski	Janas	Augustowicz	Gorącznlak	Jabłonowski	Siwek	Chrostek	Zieliński LWS	w. lekka
w. półśrednia	Kolczyński	——**)	Maj	Powalski	Waloszek	Wdowiński	Jarecki	Lelewski	Wierzbicki	Biłyj	Kulczycki	w. półśrednia
w. średnia	Milewski	Unton	Fuks	Gross	Paterok	Pisarski	Szulczyński	Kniga	Pokotiło	Podkowicz	Siemion	w. średnia
w. półciężka	Doroba	Iwaszkiewicz	——**)	Pieniążek	Kolonko	Pietrzak	Szymura	Wezner	Ręczka	Koprowski	— **)	w. półciężka
w. ciężka	Archacki	Blum	——**)	Staszkiewicz	Drapała	Kłodas	Klimecki	Łukowski	Chłopecki	Szkwarkowski	Bodziak	w. ciężka

**) tytułu wobec braku zgłoszeń nie przyznano.

W sobotę i niedzielę odbędą się grupowe mistrzostwa Polski w boksie.

A więc: I grupa — Warszawa — Wilno — Białystok; II-ga gr. Kraków — Śląsk — Łódź. III-cia gr. Poznań — Pomorze; IV-ta gr. Lublin — Wołyń— Lwów.

Na temat zbliżających się mistrzostw rozmawialiśmy z kapitanem PZB p. Suszczyńskim, który chociażby z racji swego urzędu najlepiej powinien się orientować w układzie sił. Korzystamy z jego opinii.

A więc grupa I. Rotholc wydaje się faworytem, jakolwiek Lendzin na swym własnym ringu może okazać się po raz pierwszy niebezpieczny dla warszawianina.

W koguciej dalsza supremacja Warszawy. Sobkowiak wygrywa z Nowickim, czy Góreckim.

Zresztą, co tu dużo mówić, przewaga Warszawy jest zbyt wielka i nie warto omawiać poszczególnych spotkań. Muszą wygrać Kowalski, Kolczyński, Milewski i Doroba. Dopiero w wadze ciężkiej Warszawa może się potknąć. Archacki nie powinien wygrać z Blumem.

W drugiej grupie najzacietsza walka rozegra się pomiędzy Łodzią a Śląskiem. W muszej niemal murowany jest Jasiński, o ile wyleczy na czas kontuzję łuku. W koguciej walka rozegra się pomiędzy Jarząbkiem a Marcinkowskim. W piórkowej faworytem jest Rudzki dzięki rutynie. W lekkiej Augustynowicz, w półśredniej Waloszek względnie Wdowiński, w średniej Pisarski. w półciężkiej Pietrzak, a w ciężkiej Kłodas.

W grupie trzeciej rozegra się najwięcej ciekawych i wyrównanych walk. Już w muszej wynik pod znakiem zapytania. Spotkają się bowiem dwaj młodzi — utalentowani zawodnicy. Walkowiak zdaje się mieć więcej szans, niż Jarnuszewski.

W koguciej Koziołek powinien wypunktować Krzemińskiego, a w piórkowej Skałecki — Igielskiego. W lekkiej rywalizacja pomiędzy Gorączniakiem, a Jabłońskim jest kwestią zupełnie otwartą.

Również rezultat meczu Lelewski—Jarecki stoi pod znakiem zapytania. P. Suszczyński przewiduje raczej zwycięstwo pomorzanina.

W średniej Szulczyński bez trudu winien pokonać Knigę.

Szymura będzie miał za przeciwnika Karolaka, względnie Weznera. Tak czy inaczej, powinien przedostać się przez te przeszkody spacerkiem.

W ciężkiej Białkowski z powodu kontuzji nie startuje. Zastąpi go Klimecki, z którym Łukowski winien wygrać dzięki silniejszym ciosom.

Wreszcie w grupie IV najwięcej będzie miał do powiedzenia Lwów, który powinien do finałowej puli wprowadzić Góreckiego, Sidelnikowa, Chrostka, Biłyja, Podkowicza i Szkwarkowskiego.

Rywalizacja w muszej i półciężkiej jest kwestią otwartą. (gr.).

Słowa zachwytu z Berlina

dla koszykarzy polskich

Wysoka porażka koszykarzy niemieckich z Polską spadła jak grom z jasnego nieba. Po dobrym wyniku z Włochami obiecywano sobie, że Niemcy oddadzą Polsce najwyżej 10 punktów. A tymczasem takie zwycięstwo rekordowe może zanotować tylko Łotwa w Rydze w okresie, kiedy Niemcy grali znacznie gorzej niż teraz.

Urzędowy organ związku „der Handball" pisze po meczu: „Polska pokazała skończoną doskonałość. We wszystkich sytuacjach współpraca była idealna. Nasi gracze nie mogli dać sobie rady z wyjątkową klasą przeciwników. Do wielkiej wiedzy Polaków jeszcze nie dorosła drużyna niemiecka. Gracze i kierownictwo było zgodne, że spotkanie z wielkim przeciwnikiem było świetną lekcją na przyszłość".

Potwierdził mi to i kierownik Związku Nothelier. „— Mecz z Polską był najładniejszym spotkaniem. jakie widziałem od turnieju olimpijskiego w Berlinie. Polacy grali lepiej niż Łotysze lub Włosi.

Zobaczyliśmy jak wygląda koszykówka w idealnym wykonaniu. Polska będzie w Kownie pierwszym faworytem na mistrzostwo Europy.

Postanowiliśmy nawiązać regularny kontakt z koszykarzami polskimi. Dostaliśmy już przyrzeczenie. że Polska nie będzie się od tego uchylała. Na początek Polska przyjedzie na nasz turniej jesienny w tym roku". (GB)

Rekord lokaty polskiej

Gierutto czwarty w 10-boju

W dalszym ciągu swej klasyfikacji ogłasza Hans Borowik listy maratonu, chodu 50 km, 3 km z przeszkodami i dziesięcioboju.

Ta ostatnia konkurencja przynosi nam największy sukces. Jest nim czwarte miejsce Gierutty.

Wśród 50-ciu maratończyków i piechurów nie ma ani jednego Polaka.

Maraton

2:30:49	Coleman	Płd. Afryka
2:35:34	Pawson	Ameryka
2:35:38	Ragazos	Grecja
2:35:41	Dengis	Ameryka
2:36:39	Beman	Anglia
2:37:25	Bertsch	Niemcy
2:37:28	Muinonen	Finlandia
2:37:34	Kelley	Ameryka
2:37:57	Norris	Anglia
2:38:20	Gibson	Płd. Afryka

Pomimo takiego układu listy, Borowik uważa za najlepszych maratończyków Anglików i Finów.

Chód 50 km

4:35:25	Cambrai	Francja
4:36:35	Bussiere	Francja
4:37:07	Cornet	Francja
4:37:20	Albrecht	Niemcy
4:38:44	Zofka	Czechy
4:39:57	Puttill	Włochy
4:40:30	Ingversen	Dania
4:41:50	Whitlock	Anglia
4:42:15	Rivolta	Włochy
4:42:54	Segerström	Szwecja

Na czele trzech Francuzów, nieznanych szerszemu ogółowi.

3 km z przeszkodami

9:09,2	Lindblad	Finlandia
9:10,2	Lars Larson	Szwecja
9:13,0	K. Tuominen	Finlandia
9:13,0	Mattilainen	Finlandia
9:18,0	Kaindl	Niemcy
9:20,8	Dompert	Niemcy
9:23,4	Mc Cluskey	Ameryka
9:25,4	Deckard	Ameryka
9:26,8	S. Johansson	Szwecja
9:27.4	Kepponen	Finlandia

32-gie miejsce zajmuje Şoldan razem z Francuzem Tinard, czas 9:43,0.

Na 13-tym miejscu jest Belg van Rumst (9:29,4). a na 25-tym Francuz Cuzol (9:40,2)

Anglicy, którzy mają paru b. dobrych specjalistów steeple chase, nie są uwzględnieni, bo biegają tylko na dystansie 2 mil (3218 m).

Dziesięciobój

7467	Sievert	Niemcy
7214	Bexell	Szwecja
7075	Glötzner	Niemcy
7006	Gierutto	Polska
6840	Kearns	Ameryka
6820	Dällenbach	Szwajcaria
6740	Hillbrecht	Niemcy
6664	Neumann	Szwajcaria
6592	Schepe	Niemcy
6577	Reinikka	Finlandia

Na 42-im miejscu jeszcze jeden Polak. Pławczyk z 5946 pkt.

Słabe pozycje Amerykan usprawiedliwia fakt, że ich zawody w 10-boju odbywały się podczas niepogody, co oczywiście odbiło się na wynikach.

Na obozie lekkoatletycznym

W OBOZIE LEKKOATLETYCZYM

Podrażnienie ślepej kiszki stwierdzono we wtorek u Helmuta Gwoździa z Dębu katowickiego. W rezultacie Gwóźdź w środę opuścił Poznań, by po przyjeździe do Katowic udać się wprost na stół operacyjny.

*

Przewidziane początkowo zawody w hali Sokoła, które miały być rodzajem egzaminu dla uczestników kursu, nie dojdą do skutku. Wielu zawodników przyjechało na obóz bez żadnego uprzedniego przygotowania kondycyjnego, wskutek zaś intensywnej pracy uczestnicy są raczej przemęczeni. Poprawa formy okaże się dopiero po kilku tygodniach, o ile — rzecz prosta — będą dalej kontynuowali pracę nad stylem i formą. W takich warunkach zawody mogły by być raczej szkodliwe dla zdrowia niż konieczne dla sprawdzenia wyników.

*

Wszyscy pracują na obozie bardzo pilnie i bez poganiania. Nawet zawodnicy nie skoszarowani, którzy początkowo przychodzili nieregularnie, w drugiej połowie tygodnia razem z innymi „finiszują".

Atmosfera jest jaknajlepsza. Zawodnicy prawie przez cały dzień są zajęci, a gdy mają godzinę wolną. wolą wypoczywać, niż się „szwendać". Są rozlokowani w kilku pokojach a dobór jest na ogół według dzielnic. Dlatego też jeden z drugim łatwo „się może dogadać". Potworzyły się kółka karciarzy.

Ogółem w internacie skoszarowanych jest 34 biegaczy. Rekordy wieku są następujące:

Najstarsi: Bernard Zasłona (urodzony w 1909 r.) oraz młodszy od niego o miesiąc Czesław Wirkus.

Najmłodsi: Stanisław Kozłowski z Inowrocławskiej Goplanii (ur. 1921), Kaszta z Pogoni katowickiej (ur. 1920 r.). a dalej z rocznika 1919 — Borus (listopad). Myszkowski (lipiec) i Chłopicki (styczeń 1919 r.).

Jako pierwsi na obóz przyjechali Petkiewicz i Gąssowski, jako ostatni zaś: Wańkowski (WKS Bydgoszcz). Meteiski (AZS Warszawa). Wirkus (niest. Warszawa) i ostatni Karwowski (niest. Katowice).

*

Na obóz miotaczy Karol Hoffman, który miał trudności urlopowe, wyjedzie na pewno. Ponadto czynione są starania o przyjęcie na obóz obiecującego tyczkarza AZS Romana oraz znajdującego się w dobrej formie Tilgnera.

*

Otwarcie sezonu lekkoatletycznego w Poznaniu nastąpić ma 1 kwietnia biegami na przełaj „Kuriera Poznańskiego".

WALNE ZEBRANIE PZLA.

W najbliższą sobotę (godz. 17-ta) i niedzielę (godz. 10-ta) odbędzie się w lokalu Związku Pol. Zw. Sport. (Wiejska 11) walne zgromadzenie Polskiego Związku Lekko-Atletycznego.

SPORT PRZEZ RADIO

W piątek o godz. 18.30 Polskie Radio nada słuchowisko sportowe p. t. „Chłopcy z klubu Orion". napisane przez popularnego już felietonistę sportowego p. Józefa Kempę.

13-letni Józio Marusarz

rewelacją mistrzostw zjazdowych Polski



MISTRZOWIE POLSKI: MARUSARZÓWNA I ZAJĄC

Omawiając wyniki drugiej części zawodów o mistrzostwo PZN, — slalomu, który odbył się w poniedziałek na Kalatówkach, nie można nie wspomnieć na pierwszym miejscu o właściwym bohaterze zawodów, maleńkim Józiu Marusarzu, bracie Andrzeja.

13-letnia chluba Marusarzów

Ten mały, trzynastoletni zaledwie smarkacz, uparł się startować do mistrzostw PZN z numerem. Dano mu więc ten numer, który z dumą nosił na piersiach — i pokazał, że godnym jest swych braci. W biegu zjazdowym na 75 zawodników, zajął pupilek starego Jędrzeja, 25-te miejsce. Było to miejsce doskonałe. Ale dopiero w poniedziałek publiczności wyłaziły wprost oczy z zachwytu, gdy ten szkrab przejeżdżał długą, ani na włos dla juniorów nie skróconą trasę slalomu, poprowadzonego pierwszy raz z pod samych Wrótek. Pierwszy przejazd Marusarza nr IV — 2,17.4, drugi 2.40. w sumie 4.57.4 — dał mu w slalomie piętnaste miejsce i ostatecznie w kombinacji alpejskiej — też piętnaste.

A taki Juhas, chłop wielki, mocny i znakomicie jeżdżący — ma tylko 13-te! A Stasiek Marusarz, wprawdzie nie slalomista, ale dysponujący żelaznymi nogami — jest jedenasty i od malutkiego Józka lepszy w wyniku zaledwie o 37 sekund!

Pod cudzym numerem

Wielką „rewelacją" slalomu okazał się niejaki Wojna Ryszard z AZS krakowskiego. Zajął on szóste miejsce, przed Kulą, Zającem, Marusarzami. Zaintrygowało to wszystkich, lecz dopiero prywatne poszukiwania ujawniły, iż pod tym nazwiskiem krył się młody junior zakopiański. Andrzej Bachleda — Curuś, który, nie będąc dopuszczony do startu, porwał numer zawodnika nieobecnego i zrobił pierwszorzędny wynik.

Najlepszy wynik dnia uzyskał pechowy w zjazdach Jan Lipowski. Na biegu zjazdowym wpadł w bramkę i tak wplątał się w płótno, iż dopiero po minucie był w stanie ruszyć dalej. Nic więc dziwnego, że się wycofał. Na slalomie pokazał jednak swą doskonałą, płynną technikę i zrobił czas lepszy od Zingerle i od Rehrla. Wprawdzie Zingerle przejechał z kilkoma sekundami przewagi. minął jednak bramkę, wobec czego został zdyskwalifikowany.

Pogrom „zjazdowców"

Nasi „kombinatorzy klasyczni" uzyskali miejsca najzupełniej dobre; usadowili się po koleżeńsku obok siebie na 9-ym, 10-ym i 11-ym miejscu. Wyniki slalomu łącznie z wynikami w zjeździe uplasowały ich doskonale. Kolejno 4-te, 5-te i 6-te miejsce w kombinacji alpejskiej są pierwszorzędnym sukcesem, zupełnie pogrążającym zjazdowców, którzy całą zimę szaleli po Kasprowym. Zjazdowcy zostali tak „zdeprecjonowani" — że nawet nie ma się co nad tą klęską rozwodzić.

Gąsienica — Mięsacz, bohater mistrzostw okręgu podhalańskiego zajął w slalomie czwarte miejsce. Świadczy to o nim bardzo dobrze. Drobne wahania w obrębie pierwszej piątki są raczej kwestią szczęścia, można więc stwierdzić, że Mięsacz jest slalomistą na poziomie wysokim i o bardzo równej formie. Trochę pechowy zjazd zaważył jednak na wyniku kombinacji, w której uzyskał on dopiero 9-te miejsce.

Na mistrzostwach PZN-u ujawniła się już bodaj trzeci czy czwarty raz niewielka wartość reprezentanta — Karola Zająca. Jeździ on wprawdzie pierwszorzędnie, tego odmówić mu nie można. Niestety, wielka pracowitość nie wiele pomoże, gdy na zawodach traci się głowę i... usiłuje się jeździć samym mózgiem, zamiast nogami. Tam, gdzie każdy jedzie szusem, Zając kombinuje — i traci cenne sekundy. A to samo jest w slalomie. A gdy w dodatku do głosu przychodzą nerwy, sprawa jest z góry przegrana.

Wyeliminować nerwy i jeździć zarówno głową jak i nogami nauczył się doskonale wychowanek Bronka Czecha, Mayer. Toteż jest on obecnie jednym z najlepszych zjazdowców i slalomistów — i on właśnie powinien zajmować miejsce mniej pewnych zawodników w imprezach trudniejszych i bardziej wartościowych.

Katastrofa pań

O slalomie pań trudno coś mówić, gdy startowały tylko trzy zawodniczki Należy chyba tylko biadać, że nie ma u nas żadnej konkurencji, wobec czego nieprędko dochowamy się tych kilku zawodniczek, których byśmy się nie powstydzili. Zosia Stopkówna miała potłuczoną nogę, u Heli Marusarzówny widać wyniki pracowitości. Ale wybierać spośród naszych zawodniczek cztery reprezentantki — to w obecnej chwili byłoby bardzo ciężkie zadanie.

J. St.

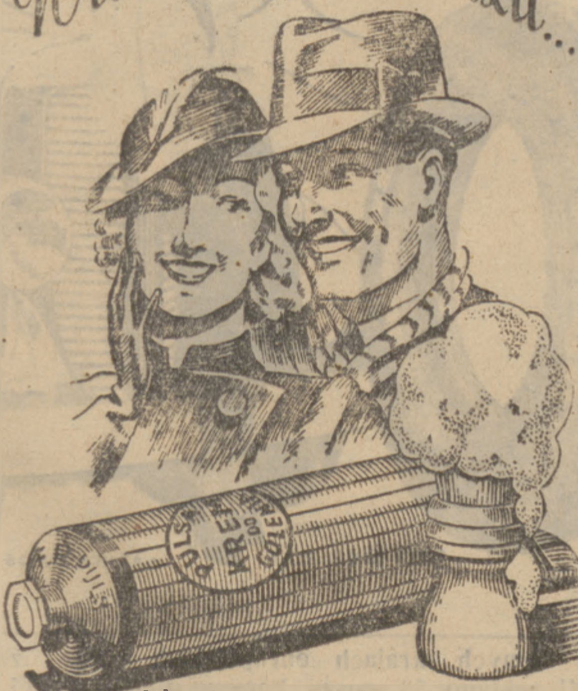
Slalom pań: 1) Marusarzówna Helena 3:55.2 (pierwszy zjazd 1:42.2. drugi 1:53); 2) Marusarzówna Maria 5:02,4; 3) Musiolikówna 5:46.4.

Slalom panów: 1) Zając Marian w ogólnym czasie 3:55,5 (czas pierwszego zjazdu 1:46. a drugiego 1:49.5); 2) Majer 3:55.8; 3) Schindler 4:02.4; 4) Gąsienica - Mięsacz 4:02.8; 5) Bielatowicz 4:08.6; 6) Bachleda—Curuś 4:13,5; 7) Kula Jan 4:13.9; 8) Zając 4:14; 9) Wnuk 4:16.1; 10) Marusarz Andrzej 4:19.5; 11) Marusarz Stanisław 4:10.

Poza konkursem trener Roehrl uzyskał czas 3:35.

Tytuł mistrzyni Polski zdobyła Marusarzówna Helena, z ogólną notą 334. Drugie i trzecie miejsce podzieliły Marusarzówna Maria i Musiolikówna z identyczną notą 438.

Tytuł mistrza Polski w kombinacji alpejskiej zdobył Zając Marian notą 395 pkt. 2 i 3-e miejsce podzielili Schindler i Majer 396 pkt., 4) Marusarz St. 419, 5) Wnuk 429, 6) Marusarz And. 430, 7) Zając Kar. 431, 8) Bielatowicz 435, 9) Mięsacz-Gąsienica 439, 10) Kula 441 pkt. Poza konkursem Roehrl uzyskał notę 385,5.



Ruch i Garbarnia

otwierają XII mistrzostwa Ligi

Wprawdzie na dworze co godzina prószy śnieg. a krajobraz przypomina zimę bardziej, niż w lutym, jednak dla piłkarzy kończy się ona bezpowrotnie 26 bm., w dniu inauguracji mistrzostw Ligi.

Z okazji tej wypadałoby — jak to jest w zwyczaju — wystąpić z programowym przemówieniem, zamykając w wielkich słowach postulaty, życzenia i nadzieje!

Znudziło nam się jednak cytowanie prawd, które stanowić winny żelazny repertuar każdego sportowca. Nie będziemy więc znów apelować do ambicji, honoru i serc. Nie będziemy powtarzać podstawowych zasad, jakie obowiązują każdego szanującego się sportowca z osobna i całe drużyny w komplecie! Nie będziemy wspominać o widzach, tumultach i sędziach, ani o tych wszystkich głównych i pochodnych zjawiskach, których... wolelibyśmy w ogóle nie widzieć!

Jeśli pozwolimy sobie wyrazić jakieś życzenie, to chyba takie, by wyniki na ligowych boiskach Polski przestały być wypadkową bliżej nie określonych i nie dających się przewidzieć przypadków, a stały się emanacją rzeczywistych wartości. By skończył się wreszcie marsz odwrotowy i zaczęła era rzeczywistego postępu, o który modlimy się bezskutecznie od kilku już lat.

Inauguracja sezonu ligowego wypadnie skromnie, przy udziale tylko dwu drużyn: Garbarni i Ruchu. Cała reszta przypatrywać się będzie spokojnie aż do następnej niedzieli, która stanie się już w całym tego słowa znaczeniu „ligową". W roku bieżącym z konieczności w pięknej zasadzie rozgrywek pełną stawką nastąpi wyłom. Błogosławieństwo aż trzech ekstraklasowych zespołów zmusza Kraków do szukania ścieżek, które zapobiegły by niebezpieczeństwu konkurencyjnego karambolu. Stąd wyskoki owych „ekstraspotkań", zawsze z udziałem jednej z podwawelskich drużyn.

Jaki postawić horoskop na pierwsze starcie?

Należało by powiedzieć szczerze, że brak realnych danych. Cóż bowiem wiemy o Ruchu, jakie są podstawy do osądzenia Garbarni?

Hajduczanie, w przeciwieństwie do chorzowskiego konkurenta, w przedligowych bojach nie oślepiali błyskotliwym fajerwerkiem wysokocyfrowych zwycięstw. Szło im dość nieskładnie i jakby... nie ochoczo! Nie radzilibyśmy jednak wysnuwać dalekich wniosków. Wielokrotnie koronowanych mistrzów nie łatwo byle czym poruszyć! Nie bawi ich często nawet stawka punktowa, a cóż dopiero przypadkowy przydrożny przeciwnik! Stąd może owe dziwne rezultaty, a w dalszym ciągu... zbyt pochopna radość jednych i zbyt wielkie nadzieje drugich.

Nie byłoby zresztą nic dziwnego, by Ruch po latach supremacji stracił wreszcie rozpęd i pozostał nieco w tyle. Nie sądzimy jednak, by ustąpił tak łatwo miejsca, uprzyjemniając życie swym następcom.

Doświadczenie uczy, że pierwsze punkty są najbardziej cenne. I te właśnie przypadną zapewne Ruchowi. Jeśli mogła się tu i ówdzie narodzić wątpliwość w wartość starego mistrza, to... Garbarnia nie wydaje się powołaną do podważenia jego prestiżu. Trudno przesądzać sprawę, ale są znaki, że zespół krakowski walczyć będzie ciężko o egzystencję w Lidze. Mimo pierwszego meczu na własnym boisku nie przewidujemy, by schował do kiesy pierwsze punkty.

POLONIA — UNION TOUR.

W najbliższą niedzielę drużyna Polonii rozegra rewanżowe spotkanie z Union Touringiem na boisku Skry o godzinie 13 min. 15.

Polonia wystąpi w składzie: Strauch, Szczepaniak, Przykling, Bzdak, Nyc, Wolańczyk, Jaźnicki, Stańczuk, Odrowąż, Kola, Kmieliński.

RUCH POSZUKUJE TRENERA

Kierownictwo K. S. Ruch poszukuje na gwałt trenera. Z pośród licznych ofert jakie wpłynęły do klubu, największe szanse zdaje się mieć propozycja Węgra Szabo. (hr)

GIEMZA PRZEPROSIŁ SIĘ Z RUCHEM

Bek mistrzowskiego „Ruchu" — Edmund Giemza, który od kilku tygodni miał zatarg z kierownictwem macierzystego klubu, przeprosił się z władzami i wycofał pismo w którym prosił o zwolnienie. (hr)

OSTATNI TRENING AKS-u

Piłkarze Amatorskiego rozegrają w niedzielę 26 bm. ostatni mecz treningowy przed startem ligowym. Chorzowianie zmierzą się z Kolejowym P. W. Katowice. „Zielono-biali" wystąpią oczywiście bez Mrugalli, który przebywa w miejskim szpitalu. Kontuzja bramkarza nie jest jednak taka groźna — jak to początkowo wyglądało. (hr)



ARSENAL — LIVERPOOL 2:0

Gorący moment pod bramką pokonanych



„KRAKOWIACY i JUNACY"

W drużynie drohobyckiego Junaka grają piłkarze z Krakowa (od lewej) Fujarski, Gierula, Habowski (Wisła) i Kruczek (Cracovia)

„Internationalcup" — owszem

ale nie turniej czołowych drużyn

Węgierska prasa woła:
Zaprosić Polaków na Mitropacup!

Budapeszt, w marcu.

Ostatnie wydarzenia polityczne wywołały komplikacje na terenie sportowym. Dotknięte zostało nimi przede wszystkim piłkarstwo środkowo - europejskie, która powiązane było ze sobą nićmi różnych wspólnie organizowanych imprez.

Jakie będą dalsze losy sportu czeskiego — nie wiadomo! Nikt nie wie, czy Czesi pod protektoratem Niemiec będą mogli uczestniczyć w rozgrywkach o puchar środkowej Europy, czy uzyskają na to zezwolenie. Panowie dyplomaci piłkarscy nie myślą jednak czekać, jak potoczą się wypadki, lecz dziś już szkicują plany, mające na celu utrzymanie przy życiu wielkiego dzieła Hugona Meisla. W dziale sportowym „Pesti Hirlap" pojawił się wstępny artykuł, który wzbudził ogólne zainteresowanie już choćby ze względu na osobę redaktora, mającego szeroko rozgałęzione stosunki za granicą. Artykuł ten powinien zaciekawić również koła sportowe Polski.

Autor stwierdza, że wcielenie Czech do Niemiec mieć będzie podobny wpływ na „Mitropacup" jak inkorporacja Austrii. Mało jest prawdopodobieństwa, by Niemcy pozostawili sportowi czeskiemu wolną rękę. W kołach węgierskich zdają sobie z tego sprawę i panuje tam jednozgodna opinia, że w miejsce Czechów zaprosić należy do udziału w Mitropacup najlepsze polskie drużyny. Udział Polaków byłby po myśli nie tylko Węgrów ale i Włochów. Może być, że chwilowo spotkania z czeskimi zespołami byłyby materialnie korzystniejsze, jednak znając nastawienie opinii węgierskiej można z całą pewnością stwierdzić, że setki tysięcy zwolenników piłkarstwa przykłada większą wagę do nawiązania ścisłych stosunków ze sportem polskim.

Artykuł powyższy, czołowego pisma budapeszteńskiego, jest żywo komentowany. Najpierw należało by jednak otrzymać odpowiedź na dwa pytania:

1) Czy Polska ma ochotę uczestniczyć w rozgrywkach o puchar środkowej Europy i jakie delegowałaby ewent. drużyny. 2) Jakie stanowisko zajęliby w tej sprawie inni uczestnicy (Włochy, Jugosławia i Rumunia)?

Eugen Bano

Zdaje się, że możemy odpowiedzieć na pytania relacjonowane przez naszego węgierskiego korespondenta.

Jesteśmy szczerze zobowiązani sportowcom węgierskim, że we właściwym momencie pamiętają o piłkarzach polskich, jednak — oferta w sprawie udziału w Mitropacup nie spotka się u nas z aprobatą.

Na temat powyższy dyskutowano już parokrotnie i miarodajne koła stanęły na zupełnie słusznym stanowisku, że Mitropacup nie jest dla nas konkurencją odpowiednią. Zdajemy sobie sprawę z własnych możliwości i wiemy, że nie ma u nas dzisiaj zespołów klubowych, które mogłyby z jako takimi szansami mierzyć swe siły z czołowymi drużynami środkowej Europy w punktowanej konkurencji. Obok względów natury technicznej istnieją jeszcze trudności terminowe, tak że wszystko to razem czyni propozycję, o ile by taka w ogóle nastąpiła, nieaktualna.

Inaczej miałaby się natomiast sprawa, gdyby zaproponowano nam udział w grach o t. zw. Internationalcup popularnie znany jako „Puchar Europy" (udział brały reprezentacje państwowe Węgier, Włoch, Szwajcarii, Czechosłowacji). Nie ulega wątpliwości, że z konkurencji tej moglibyśmy czerpać poważne korzyści. Drużyna reprezentacyjna miałaby nie tylko zapewniony atrakcyjny program, ale nie stałaby na zupełnie straconej pozycji.

Wiemy, że stanowisko to, któremu daliśmy już dawniej parokrotnie wyraz, pokrywa się też z zapatrywaniami kierowniczych sfer naszego piłkarstwa

SKŁAD WĘGRÓW PRZECIW SZWAJCARII

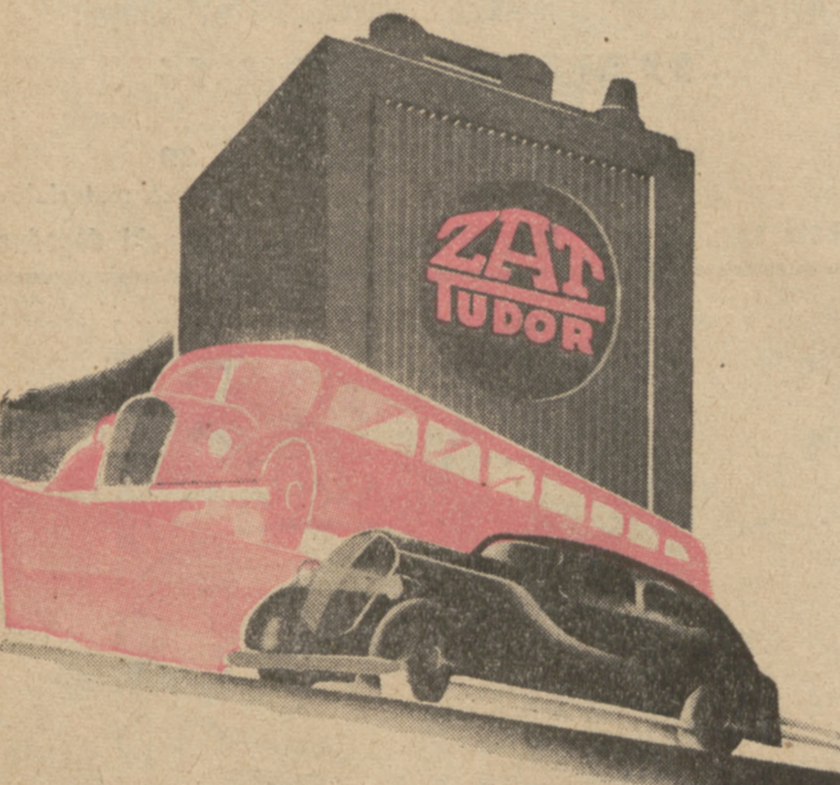
Reprezentacja węgierska ma pracowity sezon. Ledwie skończyły się zmartwienia z Francją i Irlandią, a już wyłania się problem zestawienia drużyny przeciw Szwajcarii na 2 kwietnia. Kapitan sportowy powziemie decyzję dopiero po wielkim meczu FTC — Hungaria, który odbędzie się już najbliższej niedzieli. Zamiarem jego jest wysłać do Zurychu graczy, którzy wykażą się najlepszą kondycją. Uwzględni on wprawdzie młode siły, które wyróżniły się w Paryżu i Corku, jednak do głosu dojdą też stare doświadczone asy. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa skład będzie następujący: Szabo, Koranyi, Biro, Lazar, Turai, Dudas, Adam, dr Sarosi, Zsengeller, Kiszely, Gyetvai.

E. B.



NA BOISKU TORUNIA

walczył miejscowy Gryf z poznańskim K. P. W. Bramkarz Gryfu Wyczyński zabrał piłkę Przybylskiemu spod nóg



RZUT SPORNY

Patrzykont w walce z Niemcem. Na prawo Łój, Nr 12 Kasprzak

Garbarnia idzie w bój

z wiarą w swe siły

Rozmawiając z kierownikiem sekcji piłkarskiej Garbarni p. Kuczalskim, poruszamy na wstępie sprawę najbardziej aktualną — sprawę jego prezesa. Jak wiadomo, prezesem Garbarni jest wicewojewoda krakowski dr Piotr Małaszyński, który przechodzi obecnie na identyczne stanowisko do Lwowa.

— Dla nas — mówi p. Kuczalski — jest to niepowetowana strata. Był to naprawdę człowiek, który interesował się klubem, współżył z nami, cieszył się niezwykłym mirem i stratę tę boleśnie odczujemy. Pan wicewojewoda przyrzekł nam jednak wskazać osobę swego następcy i czekamy na jego decyzję.

— Przechodząc do spraw piłkarskich muszę stwierdzić, że żadnych niespodzianek personalnych nie należy oczekiwać.

Skład będzie następujący: bramkarze: Jakubik i Kubarek; obrońcy: Stankus i Piątek; pomoc: Lesiak, Wilczkiewicz i Soldan; atak: Skóra, Wróbel, Nowak, Pazurek i Ignaczek. Rezerwowi: Polus, Krzemień i nowy nabytek Mika z krakowskiej Unii.

— I już nikt prócz nich?

— Może jeszcze dwie nowe twarze, ale to dopiero za niedługi czas.

— Jak ocenia pan wartość drużyny?

— Na podstawie wyników ostatnich nie można opiniować. Napozór wygląda to nie wesoło. Ale w rzeczywistości nie gramy tak źle, nie jesteśmy gorsi aniżeli z końcem ubiegłego sezonu. Uważam, że jesteśmy nawet teraz lepsi. Obrona jest bardzo dobra, tylko atak zbyt kombinuje, za wiele drybluje, gra mało skutecznie.

O trenerze nie myślimy, gdyż nie stać nas na to. Wilczkiewicz trenuje naszą drużynę i jesteśmy z tego zadowoleni. Na Święta Wielkanocne mieliśmy umowę do Morawskiej Ostrawy ze Slovanem i Slavią. Teraz nie wiadomo co z tego będzie.

— Jak pan ocenia szanse i możliwości?

— Na mistrza typuję Ruch lub Wartę. AKS też jest dobry, ale może nieco słabszy od tamtych. Reszta przedstawia niewiadomą. Na terenie krakowskim przypuszczam, że nie będziemy ostatni. Nastrój u nas jest dobry, nikogo nie straciliśmy, jakkolwiek mieliśmy przecież bardzo ciężki rok. Wyszliśmy obronną ręką i wierzymy, że będzie dobrze.

JEUNESSE W WARSZAWIE

Warszawski OZPN zakontraktował na 14 czerwca drużynę Jeunesse z Luksemburga. W jednym z ostatnich numerów daliśmy wyraz zapatrywaniom naszym na politykę sprowadzenia zespołów nie reprezentujących poważniejszej klasy. Nie będziemy do tematu tego wracać, z chwilą gdy stoimy przed faktem dokonanym.

Powtarzamy nawet raz jeszcze, że mamy pełne uznanie dla inicjatywy i przedsiębiorczości WOZPN, od którego mogły by się nie jednego nauczyć stołeczne kluby ligowe. Przyjmiemy naturalnie gościnnie i uprzejmie Jeunesse z Luksemburga, ściśle mówiąc z Esch nad Alzettą, prosimy jednak nie stroić gości w nienależne piórka, gdyż Jeunesse nie jest mistrzem Luksemburga. Tytuł ten przysługuje C. A. Spora.

Jeunesse zdobył natomiast trzy razy puchar (w r. 1934-5, 1936-7 i 1937-8).

CZY UJRZYMY PIŁKARZY IRLANDII?

Jak już parokrotnie notowaliśmy ustalenie programu międzynarodowego PZPN idzie jak z kamienia. Wobec nieoczekiwanej odmowy ze strony Szwecji i Norwegii oraz braku odpowiedzi od Rumunów nie pozostało nic innego, jak rozejrzeć się za innymi przeciwnikami. Na ostatnim posiedzeniu PZPN postanowiono skierować uprzejme zaproszenie do Irlandii, którą PZPN powitał by chętnie w Polsce na jesieni br.

Z Irlandczykami udało się nawiązać bardzo sympatyczne nici. Przekonaliśmy się też w Dublinie, że są oni poważnym przeciwnikiem i 0:6 w Warszawie było tylko przypadkiem, który zapewne tak prędko się nie powtórzy. Przypuszczamy, że Irlandczycy chętnie skorzystali by z zaproszenia, obawiamy się jednak, czy będzie im odpowiadała pora.

Irlandczycy wybierają się na kontynent z końcem sezonu wiosennego i grać mają w Budapeszcie, być może więc, że nie zdecydują się oni w drugiej połowie roku na jeszcze jedną daleką wycieczkę. Przypuszczamy raczej, że zaproponują mecz w Polsce w łączności z tournee wiosennym, co znów nie bardzo odpowiadało by naszym planom.

Milczenie Rumunów, których nie można zmusić do odpowiedzi nawet telegramami, stanowi dalsze utrudnienie sytuacji. PZPN miał zamiar wyjeżdżając na 6 września do Belgradu zawadzić 3 września o Bukareszt, względnie wstąpić tam w drodze powrotnej. Data 3-go września będzie nieaktualna, gdyż o ile nam wiadomo, Rumunii zakontraktowali na ten dzień mecz z Jugosławią.

Trudno przy tej okazji powstrzymać się od uwagi, że referat zagraniczny PZPN powinien by nieco energiczniej zabierać się do dzieła i wcześniej nawiązywać pertraktacje. W obecnej chwili nie jest pora na zajmowanie się rokiem 1939, należało by raczej poświęcać uwagę już sezonowi 1940!

MECZ Z POLSKĄ NIEODWOŁALNIE

BUDAPESZT, w marcu

W niektórych pismach węgierskich pojawiły się informacje, jako by mecz z Polską nie był jeszcze pewny. W związku z tym uzyskaliśmy oficjalne oświadczenie generalnego sekretariatu węgierskiego ZPN, które brzmi jasno i treściwie:

„Spotkanie międzypaństwowe Polska — Węgry odbędzie się w każdym wypadku 27 sierpnia w Warszawie. Węgrzy wyślą najpełniejszą i najlepszą reprezentację i będą dążyć do zademonstrowania gry, która ujawniła by w całej pełni dojrzałość i prawdziwą klasę węgierskiego futbolu".

E. B.

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową w kraju oraz w Czechosłowacji i Węgrzech Zł 1.50 miesięcznie; kwartalnie Zł 4.— W innych krajach europejskich oraz zamorskich Zł 2.20 miesięcznie. Kwartalnie Zł. 6.—. Cena ogłoszeń za wiersz wysokości 1 mm. jednoszp.. opisowe 3.— Zł, w tekście 1.— Zł, reklamy 50 groszy, barwne o 50% drożej.

Wydawnictwo i druk.: „DOM PRASY" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3. Centrala Tel. 8-02-40. Konto P.K.O. 13120. Przek. rozrach. Nr 55

Redaktor przyjmuje codziennie z wyjątkiem sobót i niedziel od godz. 13 do 14. Filia: Jasna 10, tel. 693.72.

Redaktor naczelny: MARIAN STRZELECKI